PIERRE MICHEL
LICENCIÉ EN DROIT
ET
LICENCIÉ ÈS-SCIENCES COMMERCIALES
ET ÉCONOMIQUES

Le Duplicata de la Lettre de Voiture et le Domiciliataire en Droit international des Chemins de fer

Thèse de doctorat présentée à la Faculté de Droit de l'Université de Berne

1942

Digitized by the Internet Archive
in 2026

https://archive.org/details/IA41547623_0002

PIERRE MICHEL
LICENCIÉ EN DROIT
ET
LICENCIÉ ÈS-SCIENCES COMMERCIALES
ET ECONOMIQUES

Le Duplicata de la Lettre de Voiture et le Domiciliataire en Droit international des Chemins de fer

Thèse de doctorat présentée à la Faculté de Droit de l'Université de Berne

BEX
IMPRIMERIE BACH
1942

Le Conseil de la Faculté de Droit, sans se prononcer sur les opinions de l'auteur, autorise l'impression de la thèse de M. Pierre Michel, licencié en droit et licencié ès-sciences commerciales et économiques, intitulée :

Le Duplicata de la Lettre de Voiture et le Domiciliataire en Droit international des Chemins de fer

Berne, le 7 mai 1942.

Le Doyen de la Faculté de droit :

A. Homberger.

R. UNIV.
BIBLIOTHEEK
LEIDEN

Qu'il nous soit permis d'assurer ici de notre profonde gratitude Monsieur E. Schmid, Vice-Directeur de l'Office central des Transports internationaux par Chemins de fer, à Berne, *et* Monsieur le Professeur H. Fehr, *dont les conseils nous ont été d'un précieux secours dans l'élaboration de cet ouvrage.*

BIBLIOGRAPHIE

Allemandou, P. Force probante et opposabilité du connaissement. Thèse. Bordeaux 1921.

Allgemeiner Tarifanzeiger, Vienne.

Archiv für Eisenbahnwesen, Berlin.

Arminjon et Carry. La lettre de change et le billet à ordre. 1938.

Aumonier, J. La négociabilité des titres de transport par voie ferrée. Paris 1933.

Blume. Internationales Uebereinkommen vom 14. Oktober 1890. Berlin 1910.

Boockholtz, H. A. Seefrachtvertrag und Konossement in ihrem Einfluss auf die grosse Haverei. Thèse. Hambourg 1934.

Brunet - Durand - de Fourcauld. Les transports internationaux par voie ferrée. Paris 1927.

Brunner, H. Die Wertpapiere (Endemann's Handbuch des deutschen Handels-, See- und Wechselrechts. Tome XI).

Bruns. Besitzerwerb durch Interessenvertreter. Tübingen 1910.

Bulletin des transports internationaux par chemins de fer, publié par l'Office central, à Berne.

Bulletin de l'Union internationale des chemins de fer.

Chailley, P. La nature juridique des traités internationaux selon le droit contemporain. Paris 1932.

Chavan, P. Les communications internationales par voies ferrées et le problème de souveraineté de l'Etat. Lausanne 1927.

Code civil français de 1804.

Code de Commerce français de 1807.

Comité pour la rédaction d'un Projet de Règlement sur la Lettre de voiture à ordre : Procès-verbaux des séances tenues à Rome du 1er au 23 novembre 1933.

Cosack. Lehrbuch des Handelsrechts. 1923.

De Seigneux, G. Commentaire du Projet de Convention. Genève 1882.

Deutsche Eisenbahnverkehrsordnung du 8 septembre 1938.

Deutsches Handelsgesetzbuch du 5 juin 1869.

Dithurbide, Ch. Du connaissement. Thèse. Bordeaux 1892.

Documents relatifs à la révision de la C. I. M. et de la C. I. V. Tome I (Publication de l'Office central des transports internationaux par chemins de fer à Berne).

Düringer - Hachenburg. Das Handelsgesetzbuch vom 10. Mai 1897. Mannheim 1904/05.

Eger. Das internationale Uebereinkommen über den Eisenbahnfrachtverkehr. 3me édition. 1909.

Eger. Eisenbahnrechtliche Entscheidungen und Abhandlungen. Berlin et Leipzig.

Emerigon. Traité des assurances et des contrats à la grosse. Rennes 1827.

Entschliessungen des Zehnten Kongresses der internationalen Handelskammer. Copenhague, 26 juin au 1er juillet 1939.

Ermann, K. Das begebbare Frachtbriefduplikat nach dem internationalen Abkommen vom 23. November 1933. Thèse. Bonn 1935.

Feuille fédérale suisse.

Friebe. Die neuen Uebereinkommen über den internationalen Eisenbahnverkehrs (Archiv für Eisenbahnwesen. 1934, p. 477 et s., 843 etc.).

Funk. Die dinglichen Wirkungen des Frachtbriefduplikats. Thèse. Tübingen 1929.

Gareis. Das deutsche Handelsrecht. 1909.

Gerstner. Das internationale Uebereinkommen. Berlin 1893.

Gerstner. Internationales Eisenbahnfrachtrecht. Berlin 1893.

Giannini, A. Studi sulle Convenzioni di Berna sui trasporti ferroviari. Rome 1935.

Gierke, O. Deusches Privatrecht.

Goldschmidt. Handbuch des Handelsrechts. Tome I. 2me partie. Stuttgart 1868.

Goltermann. Eisenbahn- und verkehrsrechtliche Entscheidungen und Abhandlungen, von Eger. Tome 39, p. 163.

Heckhausen. Bedeutung und Wirkung des Frachtbriefes. Thèse. Fribourg en Brisgau 1900.

Hellwig. Verträge auf Leistung an Dritte. 1899.

Hofstetter, A. Das Problem der Begebbarkeit des Frachbriefduplikats. Thèse. Fribourg 1933.

Jacobi, E. Frachtbrief und Frachbriefduplikat, insbesondere die rechtliche Bedeutung und die Wirkungen des Frachtbriefduplikats im interndeutschen und internationalen Eisenbahnfrachtrecht. Thèse. Leipzig 1908.

Jacobi, E. Grundriss des Rechtes der Wertpapiere. Leipzig 1922.

Jacobi, E. Die Wertpapiere (Ehrenberg's Handbuch des gesamten Handelsrechts. Tome IV).

Jacobi, E. Das Wertpapier als Legitimationsmittel. Munich 1906.

Jacobi, E. Die Wertpapiere in bürgerlichem Recht. Jena 1901.

Josserand. Les transports. Paris 1926.

Juristische Wochenschrift, Berlin.

Kniep. Der Besitz des bürgerlichen Gesetzbuches. Jena 1900.

Krien, E. Ueber die rechtliche Gestaltung des begebbaren Frachtbriefes (Spediteur-Zeitschrift. 1939. N° 12, p. 149 et s.).

Lehmann - Ring. Das Handelsgesetzbuch für das Deutsche Reich. Tome II. Berlin 1901.

Lœning, O. Internationales Uebereinkommen über den Eisenbahnfrachtverkehr vom 23. Oktober 1924. Berlin 1927.

Loi fédérale sur les transports par chemins de fer et bateaux à vapeur du 29 mars 1893.

Loi uniforme sur les lettres de change et billets à ordre du 7 juin 1930.

Loyau. La Convention de Berne. 1912.

Lyon - Caen. La Convention du 14 octobre 1890.

Lyon - Caen et Renault. Traité de droit commercial. Paris 1902.

Makower. Handelsgesetzbuch 1907.

Meier, O. Abgrenzung der Wertpapiere von den schlichten Beweisurkunden. Thèse. Berne 1924.

Message du C. F. à l'A. F. du 29. XI. 1890. (F. F., 1890, Tome V, p. 109.).

Meyer N. Der Speditionsvertrag nach schweizerischem Recht. Thèse. Borna - Leipzig 1910.

Perrinjaquet, A. Le droit de disposition de l'expéditeur dans le contrat de transport suisse. Thèse. Lausanne 1924.

Poinsard, L. Les Unions et Ententes internationales. Berne 1901.

Pollaczek, G. Das Orderfrachtbrief-Abkommen (Zoll-, Speditions- und Schiffahrts-Zeitung, 1936, N° 25, p. 6 et s. et N° 26, p. 10 et s.).

Pott. Das Verfolgungsrecht in seinem Verhältnis zu den Wirkungen des Frachtbriefes, Frachtbriefduplikats, Konnossements nud Ladescheines. Thèse. Heidelberg 1910.

Prizibilla. Erwerb und Verlust des mittelbaren Besitzes. Thèse. Fribourg en Brisgau 1905.

Procès-verbal de la Conférence diplomatique du 17 novembre 1937 réunie en vue de déterminer la date de la mise en vigueur de la Convention internationale du 23 novembre 1933 concernant le transport des marchandises par chemins de fer.

Procès-verbaux de la Conférence internationale de 1878.

Procès-verbaux de la IIme Conférence internationale de 1881.

Procès-vebaux de la IIme Conférence de révision. 1905.

Procès-verbaux des séances tenues par le Comité spécial à Rome du 1er au 23 novembre 1933.

Puchelt. Kommentar zum allgemeinen deutschen Händelsgesetzbuch. Tome II. Leipzig 1894.

Rapport de M. Nordberg ; Chambre de Commerce internationale (Comité de coordination du Groupe Transports et Communications).

Rapport préliminaire concernant la Convention de Berne (Etude entreprise à la demande de la Chambre de Commerce internationale). Paris 1933.

Rapport sur les Conventions de Berne présenté par la Chambre de Commerce internationale à l'Office central des transports internationaux par chemins de fer et aux Gouvernements adhérant aux Conventions en vue de la prochaine réunion de la Conférence pour la révision de ces Conventions. 1933.

Recueil officiel des arrêts du Tribunal fédéral.

Recueil officiel des lois et ordonnances de la Confédération suisse.

Regimbeau, P. Le connaissement, sa nature juridique et ses fonctions à l'heure actuelle. Thèse. Bordeaux 1924.

Règlement de transport des entreprises de chemins se fer et bateaux à vapeur, du 1er janvier 1894.

Rehsteiner, V. Das Verfügungsrecht des Absenders und des Empfängers im Frachtvertrag nach schweizerischem Recht. Berne 1929.

Reiss. Die rechtliche Natur und die Bedeutung des Frachbriefes. Thèse. Borna - Leipzig 1902.

Répertoire de droit international par de Lapradelle et Niboyet. Tome III. 1929.

Revue France Transports. Août 1939.

Rilk. Kommentar zum Wechselgesetz. Leipzig 1933.

Rivista delle communicazioni ferroviari. 1931. No 5.

Rosenthal. Internationales Eisenbahnfrachtrecht. Jena 1894.

Rundnagel. Das Frachbriefdoppel (Ehrenberg's Handbuch des gesamten Handelsrechts. Tome V).

Rundnagel. Beförderungsgeschäfte (Ehrenberg's Handbuch des gesamten Handelsrechts. Tome V).

Savigny. Obligationenrecht.

Schmid, E. Die begebbaren Frachtpapiere (Zeitung des Vereins mitteleuropäischer Eisenbahnverwaltungen. 1934. No 27, p. 480 et s.).

Schmid, E. Zur Vorbereitung der Revision des I. Ue. G. und I. Ue. P. (Allgemeiner Tarifanzeiger. 1932, No 44, p. 1392 et s.).

Schmid, E. Die Notwendigkeit einer Revision des I. Ue. G. und H. R., Tome 51, p. 44 et s.).

Schmid, E. Neugestaltung und vereinfachte Ratifikation der internationalen Eisenbahnübereinkommen (Idem. 1938, No 52, p. 1546 et s.).

Schott. Das Transportgeschäft (Endemann's Handbuch. Tome III).

Schröder. Der Eigentumsübergang bei versendeten Sachen. (Z. H. R., Tome 51, p. 44 et s.

Senckpiehl. Das Eisenbahntransportgeschäft nach deutschem Recht. Berlin 1909.

Spiess, W. De la négociabilité des titres de transport par chemins de fer et de la possibilité de leur conférer la qualité d'être transmissibles comme la lettre de change. (Bulletin de l'U. I. C., 1933, N° 3).

Staub. Kommentar zur Wechselordnung. Berlin 1934.

Staub. Kommentar zum deutschen Handelsgesetzbuch. 1926-27.

Staub - Stranz. Kommentar zum Wechselgesetz. 13me édition. 1934.

Stevens et Henning. Le contrat de transport. Bruxelles 1931.

Tallavignes d'Angles. La responsabilité dans le connaissement français. Thèse. Paris 1908.

Thöl. Das Handelsrecht. Leipzig 1875.

Travers, M. Le droit pénal international. Tome III.

Travers, M. Le droit commercial international. Tome V. Paris 1932.

Vadnaï, E. Handbuch des internationalen Frachtverkehrs. Zurich 1932.

Vincent, A. Les transports successifs par terre et par mer et le connaissement direct. Thèse. Paris 1928.

Von Arx, W. Der Frachtbrief nach schweizerischem Recht. Thèse. Berne 1935.

Von Canstein. Lehrbuch des österreichischen Handelsrechts. Tome II. 1896.

Von Liszt, F. Das Völkerrecht. Berlin 1925.

Von Tuhr. Der allgemeine Teil des bürgerlichen Rechts. Leipzig 1910/18.

Westerhoff, Th. Forderung und Wertpapier. Thèse. Cologne 1938.

Wolff. Die Ware (Ehrensperg's Handbuch für das gesamte Handelsrecht. Tome IV, Ire partie, p. 29).

Wolff. Ueber den Verkehrsschutz im neuen Wechselrecht (Festgabe für K. Wieland, Bâle 1934, p. 452).

Wunschik, J. Die Wirkung der völkerrechtlichen Verträge für dritte Staaten. Thèse. Berne 1930.

Zoelly, H. Die innerstaatliche Wirkung des Völkerrechts. Thèse. Zürich 1938.

ABRÉVIATIONS

A. F.	Assemblée fédérale.
A. T. F.	Arrêt du Tribunal fédéral.
Bull.	Bulletin des Transports internationaux par chemins de fer, publié par l'Office central à Berne.
C. F.	Conseil fédéral.
C. I.	Convention internationale de Berne du 14 octobre 1890.
C. I. M. de 1924.	Convention internationale du 23 octobre 1924 concernant le transport des marchandises par chemin de fer.
C. I. M.	Convention internationale du 23 novembre 1933 concernant le transport des marchandises par chemins de fer.
C. I. V.	Convention internationale du 23 novembre 1933 concernant le transport des voyageurs et des bagages par chemin de fer.
C. O.	Code des obligations (du 30 mars 1911/ 18 décembre 1936.
Const. féd.	Constitution fédérale du 29 V. 1874.
Disp. comp.	Dispositions complémentaires.
Disp. c. Uni.	Dispositions complémentaires uniformes.
E. V. O.	Eisenbahnverkehrsordnung, deutsche.
F. F.	Feuille fédérale suisse.
H. G. B.	Handelsgesetzbuch, deutsches.
Loi uniforme	Loi uniforme sur les lettres de change et billets à ordre du 7 juin 1930.
Projet	Projet de règlement concernant le transport des marchandises expédiées par chemins de fer avec lettres de voiture à ordre, du 23 novembre 1933.
R. O.	Recueil officiel des lois et ordonnances de la Confédération suisse.
R. O., A. T. F	Recueil officiel des arrêts du Tribunal fédéral.
S. d. N.	Société des Nations.
U. I. C.	Union internationale des chemins de fer.
Z. g. H. R.	Zeitschrift für das gesamte Handelsrecht, von Goldschmidt, Stuttgart.

INTRODUCTION

Le droit international des chemins de fer

CHAPITRE PREMIER

Evolution historique

§ 1. Généralités

Avant de pénétrer au cœur même de la présente étude, il nous paraît tout à la fois utile et nécessaire de concentrer notre attention sur l'évolution historique du droit international des chemins de fer. Cette manière de procéder se montre d'autant plus indiquée que ce droit constitue la base même et du droit de transport international et du document de transport international.

Jeter un regard sur le passé se montre toujours d'une utilité incontestable.

L'étude historique répond à un besoin purement scientifique, celui d'éclairer le passé, et partant de mieux comprendre le présent. Elle fournit en outre une série d'expériences qu'il est nécessaire de connaître si l'on veut saisir l'opportunité, le sens et la raison d'être véritables d'une institution juridique.

C'est au XIX^{me} siècle que revient l'honneur d'avoir vu naître les chemins de fer.

Leur construction, qui débuta en Angleterre en 1825 et en Suisse en 1844, transforma profondément l'économie, en ce sens que les limites du marché furent étendues pour un grand nombre de produits dont l'échange ne se faisait précédemment qu'entre la ville et la campagne environnante.

De régional, le marché devint national, tel est le premier signe caractéristique de l'évolution.

Durant le dernier quart du XIX^me siècle, on assista à de véritables conquêtes consistant pour l'industrie à s'assurer des marchés jusqu'aux antipodes. Dès lors, un nouveau mouvement se dessine et l'économie s'inscrit rapidement sur le plan international. Si l'on s'en rapporte à l'affirmation de l'économiste qu'est M. Charles Gide, ce n'est pas seulement le mouvement des échanges, c'est la marche de la civilisation elle-même qui se trouve dans une certaine mesure déterminée par les grandes voies de communication.

D'un point de vue plus général, on peut même prétendre que le progrès technique est non seulement la base d'une organisation sociale supérieure, mais encore le chemin qui conduit au devant d'une solidarité internationale nécessaire.

Le progrès technique et l'évolution économique ne peuvent manquer de transporter leurs effets dans le domaine juridique, et l'ampleur prise par le volume des transactions appelle le dynamisme du droit. Ce dynamisme ne doit pas se présenter sous une forme quelconque, mais bien au contraire s'inspirer tout à la fois de la sécurité des transactions, de la prospérité économique et de l'équité. Il s'efforce en outre de tendre vers l'unité qui se manifeste dans deux sens : unité des législations internes, d'une part, et adoption par les différentes souverainetés de principes identiques pour la solution des conflits de lois, d'autre part.

Ces quelques remarques dégagées, nous allons pouvoir suivre le droit international des chemins de fer dans les principales phases de son évolution.

§ 2. La Convention de Berne et les révisions ultérieures jusqu'en 1923

a) la Convention de Berne ;

La législation internationale concernant le transport des marchandises par chemin de fer est bien jeune encore puisqu'elle remonte au siècle dernier.

Une unification dans ce domaine s'imposait d'autant plus qu'avant le régime de la Convention internationale les transports ferroviaires étaient souvent soumis à plusieurs législations entièrement différentes. Une telle situation soulevait des questions de droit parfois insolubles, et surtout trop fréquemment jugées d'une manière défavorable aux usagers du rail.

Au passage des frontières, les marchandises étaient souvent déchargées et, les formalités douanières accomplies, la réexpédition s'effectuait vers la gare de destination. Ces opérations, tout en entravant la circulation des marchandises, exigeaient la présence de commissionnaires largement rémunérés.

Sous l'influence de nombreuses réclamations émanant des milieux commerciaux intéressés, plusieurs administrations de chemins de fer dont les lignes aboutissaient à des frontières communes consentirent à se charger des formalités douanières et, sur la base d'accords particuliers, perçurent la totalité des prix de transports effectués avec lettres de voiture directes entre gares de deux pays différents. Mais, comme d'après le droit international les contrats sont régis par la loi du lieu où ils ont été conclus, les transports internationaux par voie ferrée restaient soumis, même sur le territoire du lieu de destination, aux lois et règlements du lieu d'expédition.

Si l'amélioration était déjà sensible, des difficultés naissaient encore de cet état de choses déjà du seul fait que les conditions variaient avec le sens du trajet suivi par la marchandise.

L'admission d'un principe nouveau s'imposait, et ce n'était plus la législation du pays expéditeur qui devait être déterminante, mais bien les conditions prescrites d'un commun accord par les Etats intéressés.

Ce but a été atteint par la Convention internationale du 14 octobre 1890 sur le transport des marchandises par chemin de fer (C. I.), dénommée également « Convention de Berne »,

qui se montre le monument le plus important parmi les œuvres juridiques internationales de la fin du siècle dernier.

L'initiative de cette Convention internationale revient à la Suisse.

En effet, les Chambres fédérales étaient saisies en 1874 d'un projet de loi sur les transports par chemins de fer sur lequel les compagnies ne savaient se mettre d'accord. Ces dernières faisaient valoir que la Suisse, petit pays situé au centre de l'Europe, et ayant un trafic international considérable, ne pouvait guère créer utilement une telle loi dont les effets s'arrêteraient forcément à la frontière. Il en résulterait même une gêne pour les compagnies en question, obligées de se conformer aux prescriptions variées des pays voisins, et qui doivent pour cette raison avoir les mains libres dans la conclusion de tarifs communs avec les compagnies étrangères.

L'Assemblée fédérale ne se laissa pas arrêter par ces objections.

A la même époque, deux juristes suisses, de Seigneux à Genève et Christ, à Bâle, appuyés par les milieux commerciaux, avaient attiré l'attention des Chambres fédérales sur l'utilité de régler par une convention internationale certains principes relatifs aux transports par chemins de fer. Celles-ci renvoyèrent la pétition au Conseil fédéral en l'invitant à agir dans le sens indiqué*.

Le programme des pétitionnaires était assez restreint, et selon leur opinion, la Convention ne devait s'attacher uniquement qu'aux points principaux touchant le transport des marchandises.

Le Conseil fédéral soumit ce programme, accompagné d'un rapport favorable de son département des chemins de fer, aux Gouvernements des pays voisins, à savoir de l'Allemagne, de l'Autriche-Hongrie de la France et de l'Italie.

Ces Gouvernements répondirent qu'ils reconnaissaient l'importance de ce problème et ils se déclarèrent disposés à prendre part à une conférence. Mais tandis que l'Allemagne et l'Autriche-Hongrie demandèrent la soumission préalable d'un projet rédigé, ou tout au moins d'un programme complet et détaillé, la France subordonna son concours à la condition que les limites tracées ne seraient pas dépassées.

---

* Message du C. F. à l'A. F. du 29 novembre 1890 (F. F., 1890, Tome V, p. 109).

C'est en effet dans ces limites que se retrancha le projet élaboré sur l'ordre du Conseil fédéral.

Après avoir été discuté par une commission consultative, il fut transmis en juin 1876 aux quatre Gouvernements en question, ainsi qu'à ceux de la Belgique, du Danemark, de l'Espagne, du Luxembourg, des Pays-Bas, du Portugal et de la Russie.

La publication de ce projet donna lieu à plusieurs critiques, dont la plus accentuée fut celle émise par Eger, conseiller judiciaire à la Direction du chemin de fer royal, à Breslau. Ce conseiller estimait que la Convention devait unifier complètement le droit des transports par chemins de fer, y compris celui des personnes et des bagages, de façon à soumettre au même droit les transports internes et les transports internationaux*.

De son côté, si l'Office impérial des chemins de fer allemands était d'avis que le projet du Conseil fédéral n'accordait pas au problème une solution satisfaisante, il se rendait parfaitement compte que les propositions de Eger dépassaient le but visé. Ce même office savait d'ailleurs, par une longue expérience, quels étaient les besoins du trafic international et la manière de les satisfaire.

L'Allemagne présentait déjà à cette époque l'exemple le plus parfait d'Union en matière de chemins de fer, et l'Office impérial n'avait qu'à puiser dans les enseignements du passé pour y trouver les règles applicables à la future Union européenne. Ses commissaires élaborèrent un contre-projet qui développait notablement les propositions suisses sans toutefois aller aussi loin que Eger**.

La première Conférence se réunit à Berne en 1878. Le Danemark, l'Espagne et le Portugal, invités à y participer, ne se firent pas représenter. La discussion porta essentiellement sur le contre-projet allemand, qui fut à peu près complètement substitué au projet suisse***.

A cette première Conférence, les Etats furent d'avis sans discussion qu'il y avait lieu de s'en tenir exclusivement aux transports internationaux des marchandises. Si les procès-verbaux ne renferment aucun motif à l'appui de cette résolution qui ne fut

* Lœning, O. Internationales Uebereinkommen über den Eisenbahnfrachtverkehr, vom 23. Oktober 1924. Berlin 1927. p. 1.

** de Seigneux, G. Commentaire du Projet de Convention. Genève 1882. p. 9.

***Vadnaï, E., Handbuch des internationalen Frachtverkehrs. Zurich 1932. p. 25.

pas prise expressément, il est facile de trouver la raison pour laquelle les Etats ne voulurent pas aborder le transport des voyageurs et des bagages en même temps que celui des marchandises. C'eût été alourdir sans grand espoir de succès un problème déjà suffisamment complexe.

Il fut également décidé de ne pas s'arrêter au régime des transports internes. S'il est aisé aux Parlements d'innover en matière de droit international, — ce qui peut avoir lieu par la simple approbation d'un texte conventionnel — il l'est beaucoup moins de modifier le droit interne de manière à le faire concorder entièrement avec celui d'autres pays. Il faut alors recourir à la voie législative ordinaire, ce qui ouvre la porte aux amendements et partant au désaccord.

Les Etats se sont en outre occupés de la solution du problème consistant à assurer une continuité nécessaire, dans les transports internationaux, entre le moment où la marchandise est remise au chemin de fer expéditeur et celui où la livraison s'effectue, et de fixer ainsi d'une manière aussi uniforme que possible les droits respectifs du transporteur, d'une part, de l'expéditeur et du destinataire, d'autre part.

A cet effet, on a organisé les chemins de fer, en état de recevoir et d'exécuter des transports internationaux, en une collectivité qui se présente juridiquement vis-à-vis de l'usager comme formant un réseau unique. L'expéditeur n'est plus ainsi exposé aux objections d'un chemin de fer faisant valoir qu'il ne se trouve pas en trafic direct avec le réseau ou le pays destinataire de tel ou tel envoi.

Si les conditions prescrites sont remplies, si les moyens ordinaires de transport suffisent et si aucun cas de force majeure ne vient créer un obstacle, l'envoi doit être accepté et effectué à destination d'un point quelconque du réseau international aux conditions prévues pour tous les usagers par les tarifs dûment publiés.

En résumé, nous pouvons dire que l'ayant droit se trouve en présence d'une collectivité responsable des agissements de chacun de ses membres et qu'il peut l'actionner, à défaut d'arrangement amiable, soit au lieu de l'expédition soit à celui de destination, soit, s'il y trouve un avantage, devant le juge du chemin de fer qui a commis la faute. Dès que le demandeur a librement choisi le for qui lui convient, il ne peut naturellement

plus porter sa plainte devant un autre juge et perpétuer ainsi le procès.

La création de cette collectivité donne naissance au droit de recours du chemin de fer, qui est appelé à réparer une erreur ou un dommage, contre celui ou ceux qui en sont la cause.

En cas de procès, le chemin de fer actionné peut donc assigner en garantie ceux qu'il présume être fautifs, et un seul et même jugement doit alors régler l'action principale et les actions en recours. Cette unité d'instance et de procédure présente un avantage fort appréciable pour les parties.

De même, le jugement passé en force de chose jugée est exécutoire dans tous les Etats contractants*. Si la faute est imputable à un chemin de fer, il en supporte toutes les conséquences ; si elle est partagée, chaque chemin de fer répond du dommage causé par lui. A défaut d'indications précises quant à l'origine de la faute, le dommage est réparti entre tous les chemins de fer proportionnellement au prix que chacun d'eux a perçu, ou tout au moins, entre ceux qui ne peuvent prouver qu'ils sont étrangers à la faute. Ces règles sont aussi applicables en cas d'arrangement amiable.

Une autre conséquence de la collectivité est que chaque chemin de fer est tenu d'encaisser le prix du transport pour son compte et celui des autres, et le cas échéant, il est responsable du défaut d'encaissement vis-à-vis de ceux-ci.

Comme organe chargé de veiller et dans une certaine mesure de pourvoir à l'exécution de la Convention, on avait prévu en 1878 l'institution d'un tribunal international pour les recours réciproques des chemins de fer, tribunal composé de juges nommés par les divers Etats, et la nomination d'une commission internationale permanente qui se réunirait, selon les circonstances, pour contrôler la manière dont la Convention fonctionne et pour soumettre aux Gouvernements les propositions que la situation comporterait.

Le projet de convention adopté par la Conférence de 1878 fut l'objet de critiques et de propositions diverses. On reconnut dès lors la nécessité de le soumettre à un nouvel examen qui eut lieu en 1881.

Les mêmes pays étaient représentés à cette nouvelle Confé-

* C. I. art. 56.

rence. Les délégués français, qui en 1878 avaient adopté une attitude assez réservée, prirent cette fois une part éminente aux débats.

Le projet de 1878 fut amendé sur plusieurs points.

Nous nous bornerons simplement à souligner que l'institution d'un tribunal international et d'une commission permanente s'est heurtée à un grand nombre de difficultés. Ces oppositions ont incité les Etats à recourir à la création d'un Office central des transports internationaux par chemins de fer, dont le siège se trouve à Berne.

Ce second projet n'ayant toutefois pas encore donné pleine satisfaction aux Etats, une troisième Conférence eut lieu en 1886. Ici encore, de nombreuses améliorations furent apportées.

L'entente étant unanime sur ce troisième projet de Convention, la Conférence décida de le recommander à l'approbation des différents Gouvernements. Une Conférence de signature put se réunir, et le 14 octobre 1890 la Convention fut signée sur deux instruments, l'un en langue française et l'autre en langue allemande, par les plénipotentiaires de tous les Etats représentés aux Conférences de 1878, 1881 et 1886.

La Convention entra en vigueur le 1er janvier 1893. Elle a été ratifiée primitivement par l'Allemagne, l'Autriche, la Hongrie, la Belgique, la France, l'Italie, le Luxembourg, les Pays-Bas, la Russie et la Suisse, puis de 1897 à 1922 par le Danemark, la Roumanie, la Suède, la Serbie, la Bulgarie, la Norvège, la Pologne et la Tchécoslovaquie.

Après une période d'élaboration aussi longue — plus de 15 ans se sont écoulés depuis les premières démarches du Conseil fédéral jusqu'à la signature de la Convention — tout pouvait laisser croire que cette œuvre d'unification donnerait dans la pratique d'excellents résultats.

L'avenir a permis de constater que tous ces espoirs étaient fondés, et si quelques lacunes ont été mises en évidence, si quelques controverses sur la portée exacte de certaines dispositions se sont produites, aucune difficulté vraiment sérieuse ne s'est présentée, et l'on peut dire que d'une manière générale la Convention a fonctionné à l'entière satisfaction de tous les intéressés.

Ajoutons encore quelques éclaircissements sur un point qui n'est pas du tout réglé dans cette Convention.

En effet, l'admission de nouveaux Etats n'était pas envisa-

gée. Mais comme dans les années qui suivirent le mouvement en faveur de la Convention accusait une notable expansion, il fut nécessaire de convoquer une conférence diplomatique qui fixa dans une déclaration additionnelle du 28 septembre 1893 la procédure d'admission de nouveaux Etats dans l'Union.

b) les révisions ultérieures jusqu'en 1923 ;

La C. I. stipulait que tous les trois ans au moins une conférence des délégués des Etats qui y ont adhéré serait réunie afin d'apporter à ses dispositions les améliorations ou modifications jugées nécessaires.

Toutefois, des conférences pourraient avoir lieu dans un délai plus court à la demande du quart au moins des Etats contractants*.

Cet article 59 a été modifié par l'acte additionnel du 19 septembre 1906, et à partir de cette date le délai de convocation pour une conférence de révision se trouve porté de 3 à 5 ans.

D'après l'art. 60 § 1 de la C. I. M. actuellement en vigueur, les délégués des Etats contractants se réunissent pour la révision de la Convention, sur la convocation du Gouvernement suisse, au plus tard cinq ans après la mise en vigueur des modifications adoptées à la dernière Conférence. Une Conférence sera convoquée avant cette époque, si la demande en est faite par le tiers au moins des Etats contractants.

Ce paragraphe n'est pas autre chose que la reproduction de l'article 59 de la C. I. modifié, sauf que le tiers au moins des Etats contractants, au lieu du quart, est nécessaire pour qu'une Conférence anticipée puisse être valablement convoquée.

Sur la base des dispositions de la C. I., l'Office central s'occupa des travaux préparatoires en vue de la première Conférence de révision qui eut lieu à Paris en 1896. Il procéda à cet effet à l'élaboration de la liste des questions à traiter, base des délibérations de la Conférence.

Tous les Etats représentés en 1878 y prirent part. Il s'agissait surtout d'améliorer le texte de la C. I., d'assurer mieux la concordance des deux langues (française et allemande), et surtout de tenir compte des expériences faites pendant les trois premières années d'application de la Convention. Quant aux principes fondamentaux de celle-ci, ils ne furent pas touchés.

* Art. 59 de la C. I.

Toutes les modifications apportées furent consignées dans un procès-verbal final qui devint la Convention additionnelle du 16 juin 1898. Celle-ci, une fois ratifiée, fut incorporée dans la Convention primitive, et le nouveau texte entra en vigueur le 10 octobre 1901*.

On assistait au premier ajustement de la Convention.

Neuf années s'écoulèrent ensuite avant la convocation d'une seconde Conférence de révision qui se réunit à Berne en 1905.

Cette fois encore, le texte même de la Convention ne subit que peu de modifications.

Selon la procédure habituelle, le résultat des délibérations de la Conférence, à laquelle avaient pris part, outre les Etats signataires, le Danemark et la Roumanie, fut consigné dans un procès-verbal final, transformé ensuite en Convention additionnelle du 19 septembre 1906. Le nouveau texte de la C. I., ainsi modifié, entra en vigueur le 22 décembre 1908**.

A la même époque, l'Office central s'était occupé de la question d'un remaniement de l'Annexe I*** à la C. I. Une refonte était rendue nécessaire par suite des nouveaux produits et matières introduits dans le trafic. Les dangers spéciaux afférents à la traction électrique ont également joué un rôle.

En 1910, il proposa la réunion d'une Conférence technique et soumit à cet effet au Conseil fédéral, en 1911, un projet complet de nouvelle Annexe.

La Conférence, à laquelle prit part également la Bulgarie, se réunit à Berne en juillet 1912 et aboutit à l'établissement d'un Procès-verbal final renfermant le texte intégral du projet de nouvelle Annexe I.

---

* Bull. 1898, p. 506

** Bull. 1907, p. 100 ; 1908, p. 323.

*** Cette Annexe contient les prescriptions relatives aux objets admis au transport sous certaines conditions.

§ 3. Les C. I. M. de 1924 et 1933 :

a) la C. I. M. de 1924 ;

L'intention de convoquer une IIIme Conférence de révision de la Convention-marchandises s'était déjà manifestée en 1911. Cependant, il fut jugé préférable d'attendre l'approbation et la ratification des procès-verbaux finaux de deux Conférences dont on s'occupait alors et en particulier de la Conférence technique de 1912.

L'Office central proposa ainsi de renvoyer cette IIIme Conférence au printemps de 1915, dans l'idée que durant cette période les actes des deux Conférences auraient pu être transformés en arrangements définitifs. Comme au moment du déclenchement des hostilités aucun des Etats contractants n'avait encore répondu, la Conférence fut renvoyée « sine die ».

Les années de guerre laissèrent sommeiller toute initiative dans le domaine de la révision de la C. I., et c'est seulement le 22 décembre 1919 que le Conseil fédéral, dans une note adressée aux Etats contractants, leur rappela cette question toujours en suspens*.

Mentionnons en passant que cette révision était en outre prévue dans le Traité de Versailles.

Au vu de l'art. 366 de ce traité, nous constatons en particulier que les hautes parties contractantes s'engageaient à renouveler, en ce qui les concernait, les Conventions et Arrangements sur le transport des marchandises par voies ferrées.

Si dans un délai de cinq ans après la mise en vigueur du traité une nouvelle Convention pour le transport des marchandises par chemins de fer était conclue aux fins de remplacer la Convention de Berne, cette nouvelle Convention devait lier l'Allemagne, même si cette puissance s'était refusée à participer à sa préparation ou à y adhérer. Jusqu'à la conclusion d'un nouvel accord, l'Allemagne devait se conformer aux dispositions de la C. I.

Malgré toutes les difficultés et spécialement tous les obstacles d'ordre politique, le Conseil fédéral, dans une note adressée aux Etats contractants le 27 juillet 1922, proposa la convocation de la troisième Conférence de révision qui eut lieu à Berne en 1923.

---

* Lœning. op. cit. p. 5.

Les travaux aboutirent à l'adoption de la Convention internationale du 23 octobre 1924 concernant le transport des marchandises par chemins de fer (C. I. M.)*

En outre, la Conférence de revision a élaboré une Convention internationale nouvelle concernant le transport des voyageurs et des bagages (C. I. V.) entrée en vigueur en même temps que la C. I. M. de 1924, soit le 1er octobre 1928.

Comment pourrait-on ne pas reconnaître qu'un rajeunissement était devenu nécessaire ?

La C. I., sans être surannée, n'était néanmoins plus conforme aux nouvelles exigences du progrès. Ce point de vue se montre d'autant plus facile à saisir si l'on considère que plus de 18 ans se sont écoulés depuis la convocation de la dernière Conférence.

Bien que l'œuvre de réforme ait été assez importante, il nous est cependant impossible ici de passer en revue les innovations réalisées par cette IIIme Conférence.

b) la C. I. M. de 1933 ;

D'après l'art. 60 de la C. I. M. de 1924, nous savons que la révision de la Convention a eu lieu au plus tard 5 ans après la « mise en vigueur » des modifications adoptées à la dernière Conférence. C'est donc la date du 1er octobre 1928 qui a été déterminante pour fixer l'époque de la nouvelle révision.

Une Convention internationale dans le domaine des transports ne saurait résister longtemps aux atteintes des ans, et cela d'autant plus que dans le cas particulier l'opinion générale considérait la C. I. M. de 1924 comme étant un peu trop le reflet d'une seule catégorie d'intérêts : ceux des chemins de fer. Il était donc souhaitable de voir intervenir une nouvelle révision tenant un peu mieux compte de tous les différents courants d'idées.

Le 16 juillet 1932, le Conseil fédéral invita les Gouvernements des Etats contractants à se faire représenter à la IVme Conférence de révision qui devait avoir lieu en octobre 1933. Il les priait en outre de lui communiquer les propositions et observa-

* Les Etats signataires étaient l'Allemagne, l'Autriche, la Belgique, la Bulgarie, le Danemark, la ville libre de Dantzig, l'Espagne, l'Estonie, la Finlande, la France, la Grèce, la Hongrie, l'Italie, la Lettonie, la Lituanie, le Luxembourg, la Norvège, les Pays-Bas, la Pologne, le Portugal, la Roumanie, le Royaume des Serbes, Croates et Slovènes, la Suède, la Suisse et la Tchécoslovaquie

tions qu'ils jugeraient à propos de présenter en vue de cette Conférence, en ajoutant que les demandes de modifications seraient instruites par l'Office central conformément à l'art. 57 § 1 de la C. I. M. de 1924.

Jusqu'au 31 mai 1933, 18 gouvernements avaient fait parvenir leurs propositions à l'Office central qui, à cette date, les porta à la connaissance des Gouvernements des Etats contractants*.

L'Office central avait en outre établi une liste systématique des questions à traiter destinée à servir de fil conducteur aux délibérations ainsi qu'un recueil contenant les observations, critiques et suggestions formulées par divers organismes et milieux intéressés.

La Conférence s'est ouverte à Rome le 3 octobre 1933. Elle termina ses travaux en date du 23 novembre de la même année par la signature d'un Acte final portant sur les décisions prises, la procédure à suivre pour la ratification par les Etats signataires et la mise en vigueur des textes issus des délibérations.

Le projet de Convention internationale du 23 novembre 1933 concernant le transport des marchandises par chemins de fer (C. I. M.) venait de prendre naissance.

19 Etats** avaient déjà déposé les instruments de ratification auprès du Gouvernement suisse au moment où la Conférence diplomatique du 17 novembre 1937 s'est réunie aux fins de déterminer la date de la mise en vigueur de la Convention.

A l'issue de cette Conférence, un Procès-verbal*** fut signé à teneur duquel la nouvelle Convention devait déployer ses effets dès le 1er janvier 1938.

Un nombre considérable de propositions avait été présenté à la Conférence de Rome par les Etats contractants. Cependant, on peut constater que des réformes radicales et profondes n'ont pas été apportées, et la structure fondamentale de la C. I. M. de 1924 n'a nullement été touchée.

---

* Bull 1933, p. 219.

** L'Autriche, la Suède, l'Allemagne. la Norvège, la Hongrie, l'Italie, le Danemark, la Pologne, la ville libre de Dantzig, le Luxembourg, la France, l'Estonie, les Pays-Bas, la Belgique, la Lettonie, la Suisse, la Tchécoslovaquie, la Yougoslavie. la Roumanie.

Ont ratifié depuis le 17 novembre 1937 : le Liechtenstein et la Bulgarie (1er oct. 1938), la Grèce et la Finlande (1er déc. 1938), la Lituanie (25 déc. 1939).

Nous avons jugé opportun de ne pas indiquer les modifications apportées à cette liste depuis fin 1939.

*** Procès-verbal de la Conférence diplomatique du 17 novembre 1937.

Dans l'ensemble des modifications adoptées, il est à remarquer deux catégories principales de réformes, et tandis que l'une, la plus importante, s'efforce de donner satisfaction aux exigences formulées par les chemins de fer, l'autre vise à combler les vœux du commerce et de l'industrie et à faciliter la circulation des richesses. Malheureusement, nous sommes obligés de constater qu'une part trop modeste est destinée à donner satisfaction aux exigences du commerce, et si la C. I. M. présente déjà une amélioration sensible par rapport à la C. I. M. de 1924, il serait souhaitable de voir s'élargir encore la voie sur laquelle se sont engagées les révisions.

Le droit international des chemins de fer déploie ses effets et exerce son influence dans nombre de sphères juridiques et économiques. Dès lors, il serait normal d'assister à une collaboration entre tous les divers courants d'idées aux fins de contribuer à la formation et à l'adaptation de ce droit.

Selon notre concept, le but visé pourra être considéré comme atteint au moment où une Conférence de révision, laissant de côté des tendances unilatérales, parviendra à fonder non pas un équilibre parfait mais équitable entre les forces en présence, accordant ainsi à chacune d'elles l'importance et la valeur qu'elle mérite.

D'autre part, le chemin de fer trouve un intérêt sans cesse croissant à s'adapter à l'ambiance dans laquelle il évolue. Il n'occupera plus la situation privilégiée — l'amélioration temporaire suscitée par la guerre mise à part — qui durant un siècle l'a favorisé, et le monopole a fait place au régime de la concurrence.

Cette concurrence se manifeste tout d'abord sous la forme des moyens de transport par automobiles. La navigation fluviale ne saurait également être sous-estimée. Redoutable aussi est la concurrence menée par les lignes maritimes et aériennes régulières dont le réseau gagne chaque jour en densité.

Les chemins de fer peuvent être comparés non plus à une entreprise sous bénéfice de monopole, mais bien plutôt à une entreprise privée. Comme elle ils sont un organisme où l'initiative individuelle doit jouer un rôle prépondérant. Comme elle ils englobent un personnel et des éléments matériels qui sans cesse doivent être à l'affût du progrès.

En résumé, la structure technique, économique et juridique des transports ferroviaires doit être souvent révisée, ce qui per-

mettra aux chemins de fer non seulement de s'adapter aux exigences du trafic national et international, mais encore de mieux soutenir la concurrence des autres moyens de transport. L'évolution juridique doit se conjuguer avec l'évolution technique et économique.

Au vu de ces remarques qu'il était nécessaire de faire ressortir, le lecteur ne devra pas en déduire que les résultats auxquels a abouti la Conférence de Rome ne se sont pas montrés satisfaisants. Si plusieurs réformes auraient pu être plus hardies, notamment celle concernant le titre de transport négociable, il y a lieu d'admettre cependant que les révisions consacrées par la nouvelle Convention constituent un progrès notable.

Cette nouvelle C. I. M., en vigueur actuellement, servira de base à l'étude du duplicata de la lettre de voiture. Quant au duplicata à ordre et au domiciliataire, ils seront étudiés d'après un Projet de Règlement dont nous soulignerons la présence en temps opportun.

Si ce court exposé historique ne nous a pas permis de mentionner même les principales modifications adoptées par les révisions successives des Conventions, nous ne manquerons pas de nous y arrêter au cours ds cette étude chaque fois qu'il nous sera possible de le faire.

CHAPITRE II

§ 4. Nature juridique de la C. I. M. :

a) quant à la forme

La C. I. M. est un traité international dont les dispositions ont force de loi dans chacun des Etats contractants.

L'admission de nouveaux Etats est possible d'après l'art. 59, à teneur duquel tout Etat signataire voulant adhérer à la présente Convention adresse sa demande au Gouvernement suisse qui la communique à tous les Etats participants avec une note de l'Office central sur la situation des chemins de fer de l'Etat demandeur au point de vue des transports internationaux. A moins que dans le délai de six mois à dater de l'envoi de cet avis, deux Etats au moins n'aient notifié leur opposition au Gouvernement suisse, la demande est admise de plein droit et avis en est donné par le Gouvernement suisse à l'Etat demandeur et à tous les Etats participants. Dans le cas contraire, le Gouvernement suisse notifie à tous les Etats et à l'Etat demandeur que l'examen de la demande est ajourné. Toute admission produit ses effets un mois après la date de l'avis envoyé par le Gouvernement suisse.

La durée de la Convention est illimitée, et chaque Etat participant peut se dégager dans les conditions ci-après :

Le premier engagement est valable jusqu'au 31 décembre de la cinquième année qui suivra la mise en vigueur de la présente Convention. Tout Etat qui voudrait se dégager pour l'expiration de cette période devra notifier son intention au moins un an avant cette date au Gouvernement suisse, qui en informera tous les Etats participants. A défaut de notification dans le délai indiqué, l'engagement sera prolongé de plein droit pour une période de trois années, et ainsi de suite de trois ans en trois ans, à défaut de dénonciation un an au moins avant le 31 décembre de la dernière année de l'une des périodes triennales. Les nouveaux Etats admis à participer à la Convention au cours de la période quinquennale ou d'une des périodes triennales sont engagés jusqu'à la fin de cette période, puis jusqu'à la fin de chacune des périodes suivantes, tant qu'ils n'auront pas dénoncé leur engagement un an au moins avant l'expiration de l'une d'entre elles. (art. 62).

Selon les principes du droit des gens, un traité international

déploie ses effets entre les Etats membres dès qu'il a été ratifié par eux d'après leurs dispositions constitutionnelles, et dès que les instruments de ratification ont été échangés ou déposés*.

La signature d'un traité international crée un rapport de droit uniquement entre les Etats contractants. La constitution et les lois nationales de chaque Etat stipulent dans quelle mesure le traité donne naissance à des rapports de droit interne.

En Suisse, conformément à notre droit constitutionnel**, la C. I. M. a été soumise à l'approbation des Chambres fédérales*** et notre pays a déposé les instruments de ratification le 29 mai 1937.

Cette Convention accuse donc un double caractère, elle est un traité international et en même temps une loi. La C. I. M. ne peut être modifiée ou complétée que par un nouveau traité international.

Cette règle souffre cependant une exception en ce qui concerne la liste des lignes soumises à la Convention, la liste des objets admis au transport sous certaine conditions (Annexe I), l'admission de nouveaux Etats et la retraite d'Etats contractants****. Dans ces cas, la longue procédure ordinaire de révision n'est pas applicable, mais bien une procédure simplifiée.

Cette constatation nous guide vers des considérations qui demandent à être soulignées.

Pour la C. I. M., nous sommes d'avis qu'une distinction devrait être établie entre les dispositions juridiques de fond, d'une part, et les dispositions juridiques de surface, d'autre part. Et tandis que les premières devraient constituer la structure et la base de la Convention, et seraient par conséquent soumises à des révisions peu fréquentes, les secondes au contraire devraient être souvent adaptées.

Il y aurait lieu de prévoir une procédure de révision simple et rapide pour les dispositions de surface et une autre plus lente pour les dispositions de fond. Mais en tout cas la procédure à préconiser pour ces dernières ne devrait pas être aussi longue que celle actuellement adoptée en matière de révision de la Convention.

---

* C. I. M. art. 63.

** Const. féd. art. 8 et 85.

*** Arrêté du 10 mars 1937 pris au vu du message du C. F. à l'A F. du 8 janvier 1937. (R. O. 1938. Tome 54, p. 485).

**** C. I. M , art 4, 58, 59 et 62.

D'ailleurs, la lenteur de cette procédure de révision n'a pas échappé à certains auteurs et déjà avant la Conférence de Rome un mouvement s'était dessiné tendant à lui apporter des simplifications.

MM. Schmid* et Jelinek** se sont efforcés d'abonder dans ce sens, et l'on considérait comme une tâche de la Conférence d'arriver à une amélioration dans ce domaine. Des efforts furent faits en vue d'accélérer la procédure de ratification, mais sans grand succès***.

En 1938, le point de vue soutenu en son temps par M. Schmid fut élargi par les soins de M. de Nanassy****. Cet auteur propose pour la C. I. M. deux catégories de dispositions dont l'une renfermerait les dispositions de droit public et l'autre celles du droit des transports. Pour la première catégorie (Convention internationale proprement dite), la procédure de révision ordinaire serait maintenue avec toutes ses lenteurs, et pour la seconde catégorie (réglementation des transports) une procédure de révision simplifiée apparentée à celle prévue pour l'Annexe I***** à la C. I. M. serait adoptée.

Si du point de vue théorique M. Schmid****** approuve sans réserve la conception développée par M. de Nanassy, il fait valoir néanmoins certaines objections touchant à des difficultés d'ordre pratique, d'ailleurs tout à fait surmontables, et d'ajouter par exemple qu'il ne sera pas aisé de tirer une ligne de démarcation entre les dispositions de droit public et celles du droit des transports.

En résumé, nous ne pouvons qu'approuver tout mouvement qui s'efforcera de remédier à la lenteur de la procédure de révision de la C. I. M.

Il serait d'autant plus souhaitable de voir les efforts aboutir lors de la prochaine Conférence de révision de la C. I. M., qu'en 1923 et 1933 cinq ans se sont écoulés entre le moment des délibérations et celui de l'entrée en vigueur des nouvelles dispositions.

---

* Allgemeiner Tarifanzeiger : 1929, No 30, p. 941 ; 1932, No. 44, p. 1392-1393.
** Idem : 1931. No 51-52, p. 1610 et 1611.
*** Friebe. Archiv. für Eisenbahnwesen. 1934, p. 478.
De Nanassy. Allgemeiner Tarifanzeiger : 1936, No 18, p. 553-54
Rabl. Idem : 1936. No 39, p. 1205-1206.
**** Bull. 1938, p. 570 et s.
***** Art. 60, § 3.
****** Allgemeiner Tarifanzeiger : 1938, No 52, p. 1546-1547.

b) quant au fond ;

La C. I. M. est une Convention internationale dont les dispositions englobent une partie importante du droit privé, et en outre, elle touche par plusieurs côtés au droit international public.

Ces dispositions ne sont pas destinées à interpréter ou à suppléer la volonté des parties, mais au contraire elles sont d'un caractère nettement impératif.

D'autre part, la C. I. M. accuse une double nature en ce sens qu'elle déploie ses effets aussi bien sur le plan international que dans la sphère nationale propre à chaque Etat. Nous l'avons vu, ces effets se sont affirmés dès que la C. I. M. a été ratifiée et promulguée régulièrement dans les différents Etats par les autorités déclarées compétentes. A partir de ce moment, elle lie aussi bien les Etats contractants que leurs chemins de fer et les particuliers à l'intérieur de ces Etats*.

On peut remarquer que si la plupart des autres Conventions d'Union (Union postale universelle, Union télégraphique, Union pour le système métrique, Union pour la publication des tarifs douaniers, etc.**) s'occupent exclusivement de rapports administratifs entre les Etats contractants, la C. I. M. en revanche constitue une codification presque complète du droit international des transports ferroviaires. Elle pénètre dans le vif des questions juridiques d'ordre privé en les résolvant tant au point de vue des principes que de la procédure. A cet égard, la C. I. M. se montre plus avancée que les Conventions pour la protection de la propriété industrielle et de la propriété littéraire et artistique. Ces dernières touchent aussi à des rapports juridiques de nature privée, mais les abordent davantage par le côté formel que par le côté matériel, et tandis que le droit national de chaque pays demeure la base essentielle de l'entente internationale, le droit conventionnel indique uniquement à quelles conditions les ressortissants d'autres Etats peuvent en jouir.

Dans la C. I. M. au contraire, le droit international prend

---

* A consulter :
von Liszt, F. Das Völkerrecht, Berlin 1925, p. 13.
Lœning, O. Op. cit., p 15.
Travers, M. Le droit commercial international. Tome V. Paris 1932. p. 135.
Chailley, P. La nature juridique des traités internationaux selon le droit contemporain. Paris 1932. p. 279.

** Poinsard, L. Les Unions et Ententes internationales. Berne 1901.

la place prépondérante, et le droit interne ne subsiste en trafic international que pour des questions secondaires en étroite connexité avec des besoins et usages locaux.

Quant au contenu de la C. I. M., il se compose de 65 articles répartis en cinq titres.

Le titre premier (art. 1 à 5) est consacré à l'objet et à la portée de la Convention.

Le titre deuxième (art. 6 à 25) a trait au contrat de transport, à la forme qu'il doit revêtir et aux conditions auxquelles il est soumis, à son exécution, aux modifications qui peuvent y être apportées et à la garantie des droits du chemin de fer.

Le titre troisième (art. 25 à 52) traite de la responsabilité des chemins de fer, des réclamations administratives, des actions, procédure et prescription en cas de litiges nés du contrat de transport, du règlement des comptes et des recours des chemins de fer entre eux.

Le titre quatrième (art. 53 à 64) contient des dispositions diverses.

Enfin le titre cinquième (art. 65) renferme des dispositions transitoires.

En outre, la C. I. M. est complétée par huit annexes.

c) à l'égard de la Convention de Berne ;

Si la C. I. M., quant à sa nature juridique, ne présente aucune divergence fondamentale vis-à-vis de la C. I., elle offre néanmoins une amélioration sensible à l'égard de cette dernière.

La C. I. accusait en effet de nombreuses imperfections et un caractère touffu auquel il était nécessaire de remédier.

Dans la plupart de ses articles, elle était complétée par des « dispositions réglementaires » prises d'un commun accord entre les Etats contractants, pour son exécution, et qui avaient la même valeur que la Convention elle-même.

Dans la C. I. M., comme d'ailleurs déjà dans la C. I. M. de 1924, ces dispositions règlementaires n'existent plus et, réserve faite des annexes, elles ont toutes été incorporées dans les articles mêmes de la Convention.

§ 5. Rapports de la C. I. M. avec le droit national

En considérant du point de vue hiérarchique les dispositions applicables aux transports internationaux, on constate que la primauté revient à la C. I. M.*, puis en second lieu aux accords particuliers entre Etats, et enfin seulement au droit national des différents pays**.

L'art. 1 § 1 de la C. I. M. nous enseigne que la Convention s'applique à tous les envois de marchandises remis au transport avec une lettre de voiture directe pour des parcours empruntant les territoires d'au moins deux des Etats contractants et s'effectuant exclusivement par les lignes inscrites sur la liste établie conformément à l'art. 58.

Il ressort de ce paragraphe que dans le domaine des transports internationaux seule la C. I. M. est applicable, à l'exclusion de tout autre texte législatif.

Quant à la deuxième catégorie de dispositions qui peuvent être appliquées sous l'empire de la C. I. M., elle est mentionnée dans l'art. 61 § 4.

Nous consacrerons quelques lignes à ces dispositions complémentaires.

Jusqu'en 1892, la formation du droit de transport par chemin de fer, d'un Etat à un autre, a été laissée aux chemins de fer. Ces derniers, soit dans les communautés particulières de tarifs, soit dans les unions, établissaient à l'aide de règlements et de tarifs communs les normes juridiques servant de base à la conclusion d'un contrat de transport direct dont l'objet était le transport d'une marchandise du territoire d'un Etat au territoire d'un autre Etat. Quant à la collaboration de l'Etat, elle s'affirmait simplement en général dans l'autorisation, donnée conformément au droit national, d'appliquer ces règles de droit à l'intérieur du pays.

Sous le régime des Conventions, cette situation juridique fut complètement modifiée. Celles-ci ont eu pour effet de soustraire aux chemins de fer la formation du droit de transport international, qui jusqu'alors leur appartenait presque exclusivement, et de la transférer pour la plus grande part à l'Etat. Cependant, il est à remarquer qu'il n'y a pas possibilité de renoncer à toute collaboration du chemin de fer en matière de

---

* Lœning, O. Op. cit., p. 17.
** Travers, M. Op. cit., p. 139.

droit de transport. Les Conventions internationales ne constituent pas un ensemble absolument complet de dispositions légales. Intentionnellement ou non, elles laissent des lacunes et en maints endroits se réfèrent expressément au droit national ou aux règlements et tarifs des chemins de fer. Et là même où les Conventions prévoient des règles matérielles, l'application de celles-ci dans le trafic exige souvent des dispositions règlementaires qui de par leur nature même ne peuvent avoir leur place dans le cadre d'un traité international.

Actuellement, les rôles se trouvent renversés.

Avant le régime des Conventions, la création du droit était presque exclusivement le fait des chemins de fer, tandis que la coopération de l'Etat était réduite au minimum. Aujourd'hui, par contre, la réglementation du trafic international incombe en tout premier lieu aux Etats contractants, et la collaboration des chemins de fer n'est plus qu'accessoire.

Pour ce qui a trait aux rapports entre les chemins de fer et leurs usagers, cette collaboration a consisté jusqu'à présent à élaborer ce qu'on appelle des « dispositions complémentaires ». Le Comité international des transports, notamment, a élaboré des dispositions complémentaires communes. Celles-ci sont désignées sous le nom de « dispositions complémentaires uniformes », tandis que les dispositions complémentaires dont l'introduction n'a été jugée nécessaire que dans certaines Unions de tarifs sont connues sous le nom de «dispositions complémentaires spéciales».

A teneur de l'art. 61 § 4 de la C. I. M., les dispositions complémentaires que certains Etats contractants ou certains chemins de fer participants jugeraient utile de publier pour l'exécution de la Convention sont communiquées par eux à l'Office central.

Les accords intervenus pour l'adoption de ces dispositions peuvent être mis en vigueur, sur les chemins de fer qui y ont adhéré, dans les formes prévues par les lois et règlements de chaque Etat, sans pouvoir porter dérogation à la Convention internationale. Leur mise en vigueur est notifiée à l'Office central.

Au vu de cet article, il est aisé de constater que des conditions sont prévues, soit d'ordre purement formel soit d'ordre matériel, à l'intention des dispositions complémentaires et des accords intervenus pour l'adoption de ces dernières.

Tout d'abord, pour les dispositions, elles doivent :

1) compléter la C. I. M. ;
2) pourvoir à son exécution ;
3) être communiquées à l'Office central.

Ensuite, pour les accords :

1) ils peuvent être mis en vigueur dans les formes prévues par les lois et règlements de chaque Etat ;
2) ils ne doivent pas porter dérogation à la C. I. M. ;
3) leur mise en vigueur doit être notifiée à l'Office central.

Nous venons de voir que les accords ne doivent pas déroger à la Convention. Si tel était le cas, ils devraient être considérés comme nuls et non avenus. Une telle conclusion peut être tirée de l'art. 9 § 2 à teneur duquel les tarifs doivent être appliqués à tous les intéressés d'une manière uniforme. Leurs conditions sont valables pourvu qu'elles ne soient pas contraires à la C. I. M., sinon elles sont considérées comme nulles et non avenues*.

L'importance juridique des dispositions complémentaires n'est pas la même suivant qu'elles émanent soit d'un Etat contractant soit de chemins de fer ou d'Unions tarifaires.

Si un Etat édicte des dispositions complémentaires en vue d'exécuter la Convention, et dans les formes prévues, elles deviennent du droit national. En tant qu'elles ne dérogent pas à la C. I. M., elles ont sans autre force de loi et sont opposables au chemin de fer et aux usagers.

Par contre, les dispositions complémentaires, en tant qu'elles émanent unilatéralement du chemin de fer ne sauraient déjà avoir force de loi vis-à-vis des usagers.. Elles n'acquièrent cette force de loi que si elles sont introduites dans les tarifs ou tout au moins si elles sont déclarées partie intégrante de ceux-ci, et si elles ont été publiées conformément aux prescriptions en vigueur**.

Enfin, vient encore la troisième catégorie de dispositions, et l'art. 53 de nous enseigner qu'à défaut de stipulations dans la

---

* Toggenburger. Bull. 1925, No 5, p. 135
Gerstner. Das internationale Eisenbahnfrachtrecht. Berlin 1863.
Eger. Das internationale Uebereinkommen über den Eisenbahnfrachtverkehr, 1909 p. 35.
Loyau. La Convention de Berne, 1912 p. 2.
Lœning, O. Op. cit., p. 985 et s.

** Rundnagel. Beförderungsgeschäfte (Handbuch des gesamten Handelsrechts Tome V, p. 297.
Brunet-Durand - de Foucauld. Les transports internationaux par voie ferrée. Paris 1927, p 6.

présente Convention, les dispositions des lois et règlements nationaux relatifs au transport dans chaque Etat sont applicables.

Les termes « à défaut de stipulations dans la présente Convention » n'englobent pas seulement la C. I. M. elle-même, mais aussi les dispositions complémentaires dont il est question plus haut.

Le droit national propre à chaque Etat possède dans le domaine des transports internationaux un caractère nettement subsidiaire. Il est exclu tant que la C. I. M. n'invite pas expressément à se référer à lui.

Aucune disposition de la Convention ne saurait être modifiée ou abrogée par le droit national, et lorsque la C. I. M. légifère dans un domaine déterminé, le droit national se trouve exclu d'office, même si ses dispositions ne sont pas en opposition avec celles de la C. I. M.

A titre de conclusion, nous sommes appelés à constater que le droit national joue encore un rôle par trop important, et trop nombreux sont les cas où la C. I. M. se réfère à ce droit*. Elle pourrait renoncer à s'en rapporter à celui-ci et réglementer elle-même la matière.

Il serait souhaitable de voir un effort s'accomplir dans ce sens car, d'une part, le droit des transports gagnerait en clarté et en unité et, d'autre part, le trafic s'en trouverait facilité.

* Art. 2, 3, 4, 5, 6, 7, 9, 10, 11, 12, 14, 16, 17, 19, 22, 23, 24, 25, 26, 30, 34, 42, 43, 45, 55.

PREMIERE PARTIE

Le duplicata de la lettre de voiture

§ 6. Evolution des idées au sujet du duplicata de la lettre de voiture

Nous sommes à une époque où le commerce et l'industrie ont besoin plus que jamais non seulement de débouchés nouveaux, mais aussi de crédit plus largement dispensé. En conséquence, réformer le titre de transport et le rendre négociable est un problème dont l'importance ne saurait échapper à un esprit averti.

Si le commerce exige que les transactions s'effectuent avec rapidité et sécurité, il veut aussi que la réalisation des marchandises se fasse promptement. Le fait que ces dernières restent soustraites aux transactions pendant le temps que dure le transport apparaît comme tout à fait anormal. Et les difficultés qui entravent actuellement la vente ou la mise en gage de la marchandise durant le transport ne sauraient se présenter encore longtemps sans inconvénient.

Or la C. I. M. jusqu'à ce jour, sauf la clause de latitude que nous examinerons au cours de ce travail, n'a pas permis d'abonder dans un tel sens. Le duplicata de la lettre de voiture, prévu par cette Convention, ne représente pas la marchandise transportée.

Cependant, les vœux du commerce et de l'industrie vont au-devant d'un document à ordre qui permette à l'expéditeur de transférer à un tiers le droit de disposer de la marchandise transportée par endossement du titre dont la titulaire conférerait tous les droits sur la marchandise elle-même.

Un tel titre accuserait en particulier les avantages suivants :

a) il serait possible à l'expéditeur de subordonner la livraison des marchandises au fait que le destinataire aurait préalablement l'obligation de payer la valeur de l'envoi à un tiers, lorsque le contrat stipule que la livraison ne peut être effectuée que sur présentation du duplicata, d'où une meilleure

protection pour lui contre les acheteurs inconnus ou d'une solvabilité douteuse, considération d'autant plus importante que l'acheteur se trouve dans un pays étranger ;

b) l'expéditeur pourrait transmettre à la banque ledit duplicata pour encaissement de sa traite documentaire à vue, s'il s'agit d'un paiement à la livraison ;

c) l'expéditeur aurait la possibilité d'obtenir de sa banque une avance de fonds sur ces documents sous forme d'escompte de sa traite documentaire lorsque la vente stipule un paiement différé, en un mot le financement de l'expédition en cours de route actuellement possible qu'exceptionnellement. Le financement d'un envoi pourrait être aussi demandé par l'acheteur à son banquier, et le titre négociable servirait alors de gage pour celui-ci. Dans les deux cas cités, l'expéditeur pourrait être crédité immédiatement par la banque de la contre-valeur de son envoi ou de la majeure partie de celle-ci ;

d) l'introduction des titres négociables faciliterait la jonction des transports fluviaux et ferroviaires ;

e) pour certaines marchandises, le titre négociable pourrait se transformer en warrant partout où il existerait des silos ou des magasins généraux suffisants comme aux Etats-Unis et en Argentine.

L'introduction d'une traite négociable aurait pour effets de donner un nouvel élan au commerce et d'augmenter le volume des transactions, qualités qui font défaut au duplicata actuellement en usage.

En résumé, on demanderait pour les transports ferroviaires les mêmes facilités que celles accordées aux transports maritimes, en se basant sur cet argument que les exigences sont identiques dans les deux domaines.

Sur le plan international, les premiers pourparlers qui s'engagèrent dans ce domaine ne furent pas du tout favorables. En 1878, lors de la première discussion en vue de créer une Convention internationale, on admit que la nécessité ne se faisait pas sentir d'introduire un titre de transport ferroviaire négociable, et le représentant de la Belgique d'alléguer que les désavantages résultant de l'absence d'un tel titre sont compensés par la rapidité avec laquelle s'effectuent les transports par chemins de fer. Pour cette raison, un titre négociable est moins utile dans le tra-

fic ferroviaire que le connaissement dans le trafic maritime*.

A la deuxième Conférence qui eut lieu à Berne en 1881, on admit que la création d'un duplicata de la lettre de voiture serait obligatoire, mais en revanche, ce duplicata n'aurait pas du tout la valeur d'un connaissement**.

Le titre de transport négociable est également resté étranger à la C. I.***.

Lors des conférences de révision de 1896 et 1905, les tentatives officielles ou officieuses faites aux fins d'en arriver à l'adoption d'une lettre de voiture à ordre n'eurent pas davantage de succès. A cette époque, les chemins de fer jouissaient d'un monopole de fait absolu et les administrations ferroviaires se refusaient à croire qu'un tel document répondît à un besoin effectif du commerce, et la requête leur semblait uniquement devoir aboutir à une complication de la nature et du fonctionnement de la lettre de voiture internationale.

La Conférence de 1905 vit bien naître une proposition présentée par l'Administration des chemins de fer d'Autriche-Hongrie, mais elle fut rejetée. L'Allemagne et la France furent parmi les nations qui offrirent le plus de résistance à la proposition. Quant à l'Italie, après avoir tout d'abord manifesté son approbation, elle se rallia, lors du vote, aux pays opposants****

A partir de 1905, ce ne sont plus seulement les chemins de fer qui ont été appelés à se prononcer en la matière, mais encore la question a été posée directement aux partisans de la réforme qui ont entrepris des enquêtes.

C'est ainsi qu'en 1908 le gouvernement italien s'adressa aux Chambres de commerce italiennes en les priant de se prononcer sur l'utilité des titres de transport négociables.

Elles se déclarèrent favorables à leur introduction.

Avant 1914, un facteur pertinent devait en outre fortifier le mouvement qui se manifestait avec une intensité toujours accrue en faveur d'un duplicata à ordre : c'était la présence de tels documents en Russie où ils avaient rendu de très grands services. A l'époque, les chemins de fer russes disposaient d'un parc de wagons et de locomotives insuffisant par rapport à l'étendue de leur réseau. On chercha à pallier cet inconvénient en ayant recours

* Procès-verbaux de la Conférence internationale de 1878. p. 23.
** Procès-verbaux de la 2me Conférence internationale de 1881. p. 28 et s.
*** Art. 8.
**** Procès-verbal de la 2me Conférence de révision, 1905, p. 71.

à la mesure qui consistait à remettre au chemin de fer les marchandises accompagnées d'un duplicata à ordre. Ces marchandises étaient alors expédiées par chemin de fer dans l'ordre de leur remise au transport et suivant la disponibilité du matériel roulant. Le duplicata constituait de la sorte un récépissé faisant foi de la remise au transport de la marchandise, et surtout au moyen du duplicata endossable on pouvait vendre les marchandises qui reposaient pendant des semaines dans les entrepôts de la gare expéditrice, précisément à cause de la pénurie de matériel roulant.

Mais une fois encore tous les efforts furent vains, et la C. I. M. de 1924 sembla vouloir mettre à l'écart toute tentative visant à admettre des titres de transport négociables. Cette Convention prévoyait en effet que parmi les mentions obligatoires devant figurer sur le titre de transport se trouvaient le nom et le domicile du destinataire*.

La solution adoptée par la C. I. M. ne désarma point les partisans du titre négociable.

Depuis la guerre de 1914-1918, les relations commerciales ont bien changé, et elles sont devenues plus complexes et plus fébriles. La nécessité s'est fait sentir de rechercher des moyens susceptibles de permettre une adaptation aux exigences nouvelles.

Un pas a été fait dans ce sens par la Chambre de Commerce internationale. A la Conférence d'Amsterdam, en 1929, elle a, sur l'initiative du Comité bancaire, émis un vote unanime en faveur de l'étude des titres de transport négociables**. Le vote a été communiqué à l'U. I. C., organe permanent des réseaux liés par la Convention de Berne, qui a chargé sa Commission du trafic-marchandises d'étudier le problème.

Presque simultanément, la S. d. N. s'est occupée de cette affaire, décidant de procéder à son étude en liaison avec la Chambre de commerce internationale. Un comité spécial a été institué par la Commission consultative et technique des communications et du transit de la Société des Nations, lors de sa treizième session de mars 1929. Ce Comité a été saisi des résultats des études entreprises d'une part par l'U. I. C. et d'autre part par la Chambre de commerce internationale.

Entre le système proposé par l'U. I. C. et celui élaboré par

* C. I. M. de 1924, art. 6.
** Maltese. Rivista delle communicazioni ferroviari 1931, No. 5.

la Chambre de commerce internationale, il existait une différence fondamentale. Le Projet des chemins de fer accordait simplement à l'expéditeur la faculté de transférer à un destinataire le droit personnel qu'il pouvait avoir contre le transporteur en lui remettant le duplicata de la lettre de voiture. Il n'était ainsi pas possible à l'acquéreur d'avoir un droit réel sur la marchandise transportée. En revanche, selon le système proposé par la Chambre de Commerce internationale, le duplicata représentait la marchandise faisant l'objet d'un transport.

La Compagnie des chemins de fer Danube-Save-Adriatique (dénommée DOSAG) s'est elle aussi intéressée à ce problème, et elle en a confié l'étude au Comité des quatre Etats (Italie, Autriche, Hongrie et Yougoslavie) sur les territoires desquels se trouvent les lignes de la Compagnie. Cette initiative aboutit au résultat suivant : estimant que l'adoption d'un duplicata à ordre serait de nature à favoriser les avances sur les marchandises transportées et à intensifier les échanges commerciaux, les Gouvernements décidèrent de soumettre à une étude, dans une Conférence mixte composée de délégués des Etats précités et d'experts ferroviaires, la possibilité d'introduire un tel titre de transport*.

C'est la DOSAG qui a insisté avec force pour qu'il soit procédé à l'élaboration d'un « Projet de dispositions particulières sur la lettre de voiture à ordre ».

Deux conférences convoquées par les soins du Gouvernement royal hongrois eurent lieu à Budapest en 1932. Cinq Etats y prirent part, à savoir ceux de la DOSAG et la Pologne. Dans la dernière de ces conférences, l'accord s'établit sur un texte de « Dispositions particulières pour le transport de marchandises expédiées avec lettre de voiture à ordre ». Ces dispositions n'étaient pas autre chose qu'une série de modifications apportées aux articles de la C. I. M. de 1924 aux fins d'adapter cette Convention au régime nouveau.

Pour donner suite à un vœu émis par la S. d. N., les cinq Etats signataires de l'accord décidèrent que chacun d'eux présenterait dans le délai fixé (31 janvier 1933) le texte des « Dispositions de Budapest » au Gouvernement suisse, de manière à en permettre la discussion à la Conférence de Rome.

En outre, pour le cas où ces dispositions ne devraient pas rencontrer l'approbation de la Conférence de Rome, les cinq

* Vide Schmid, E. Die begebbaren Frachtpapiere (Zeitung des Vereins mitteleuropäischer Eisenbahnverwaltungen, 1934, No. 27, p. 480 et s.).

Etats précités adoptèrent une proposition commune, à titre subsidiaire, visant à insérer dans la C. I. M., une simple clause de latitude destinée à autoriser deux ou plusieurs Etats à introduire ces prescriptions dans leur trafic réciproque.

Ainsi, selon leur concept, si la majorité des Etats représentés à la Conférence de Rome devait refuser d'adhérer au régime de la lettre de voiture à ordre, cette majorité n'aurait aucune raison de s'opposer à l'introduction de ce système dans le trafic entre les Etats qui lui étaient favorables.

Le Projet de Budapest prévoyait un duplicata de la lettre de voiture transmissible par voie d'endossement. L'endossement avait pour effet de transmettre le droit de disposer de la marchandise à la personne désignée par l'endosseur. Le duplicata à ordre ne portait aucune mention relative au destinataire, car l'indication de ce dernier aurait eu pour conséquence de limiter le droit sur la marchandise, droit que l'on voulait réserver exclusivement à la personne bénéficiaire de l'endossement. Ainsi, par simple endossement, l'expéditeur pourrait conférer à un tiers le droit de disposer de la marchandise et la possibilité d'endosser à son tour le duplicata à d'autres bénéficiaires, etc., jusqu'au dernier porteur, celui-ci ayant seul qualité pour prendre livraison de la marchandise à la gare destinataire.

Le chemin de fer, demeurant tout à fait étranger aux rapports entre endosseur et endossataire, ignorait de ce fait le porteur du duplicata. Dès lors, s'il était obligé de s'adresser à l'ayant droit durant le transport, une adresse lui était nécessaire pour que les communications à effectuer dans l'intérêt du porteur du duplicata puissent être faites. Telle est la raison pour laquelle le Projet de Budapest prévoyait l'institution d'un domiciliataire résidant au lieu de destination de la marchandise.

Une autre disposition essentielle limitait le régime des documents négociables aux transports par wagons complets. En outre, le chemin de fer n'était tenu de vérifier ni la régularité de la suite des endossements ni la signature des endosseurs.

Le texte de Budapest fut mis en discussion au sein de la Conférence de Rome. Cependant, il ne figurait pas seul à l'ordre du jour.

Une autre proposition, présentée par les Pays-Bas et la Tchécoslovaquie, tendait à l'adoption d'un Règlement de « dispositions additionnelles à la C. I. M. applicables aux envois de marchandises à livrer contre remise du duplicata de la lettre de voiture ».

La Suède avait également soumis à la Conférence de Rome une proposition touchant la création d'un titre de transport négociable ; cependant, la préférence de ce pays allait vers le texte élaboré par l'U. I. C., ce qui correspondait à la proposition des deux Etats précités, soit les Pays-Bas et la Tchécoslovaquie. Toutefois, en manifestant cette préférence, la Suède ajoutait qu'elle serait disposée à donner satisfaction jusqu'à un certain point aux vœux du commerce, si l'utilité d'un titre négociable était démontrée à la Conférence et à condition que l'usage de ce titre soit limité à certaines marchandises seulement expédiées par wagons complets à destination d'un nombre restreint de gares.

En définitive, la Conférence de Rome se trouvait en présence de deux projets : celui des cinq Etats et celui de l'U. I. C., chaque projet étant appuyé par un groupe d'Etats à peu près équivalent.

Un troisième groupe, assez important aussi, était composé d'autres Etats, l'Allemagne en particulier, qui n'avaient pris position ni pour l'un ni pour l'autre des deux projets.

Les avantages et les inconvénients des deux systèmes furent développés.

Les adversaires de la lettre de voiture à ordre, en grande majorité fonctionnaires de chemins de fer, firent au projet des cinq Etats plusieurs griefs et déclarèrent regretter que le texte de Budapest apportât des innovations trop nombreuses qui auraient pour effet d'imposer aux chemins de fer des obligations onéreuses, soit en matière de responsabilité, soit dans le domaine de l'exploitation.

Quant aux délégués des cinq Etats, ils estimèrent que le projet de l'U. I. C. n'apportait pas de nombreuses dérogations à la pratique des transports ferroviaires, et à leur avis, le pas vers la négociabilité était si petit qu'il ne valait vraiment pas la peine d'être fait.

Finalement, on fut amené à écarter l'un et l'autre projet, aucun d'eux n'ayant pu réunir la majorité nécessaire pour son adoption.

Restait l'idée qui consistait à adopter une clause permettant à deux ou plusieurs Etats de faire, à leurs risques et périls, un essai de transport avec documents négociables sous la forme

prévue par l'U. I. C., ou endossables selon le régime préféré par les cinq Etats.

L'adoption de cette clause dite de latitude eut lieu à une forte majorité et presque sans opposition.

Cette clause a la teneur suivante : *

« Pour les transports énumérés ci-après, deux ou plusieurs Etats contractants, par des accords spéciaux, ou les chemins de fer, au moyen de clauses appropriées de leurs tarifs, peuvent convenir de certaines conditions adaptées à ces transports et dérogeant à la présente Convention ; notamment l'emploi d'un document de transport différent du formulaire constituant l'Annexe II à la présente Convention peut être prévu.

Les transports visés sont les suivants :

1° transports avec document de transport négociable ;

2° transports à ne livrer que contre remise du duplicata de la lettre de voiture ;..... ».

La clause de latitude adoptée, les délégués des cinq Etats, pour arriver à la mise en vigueur de leur projet, prirent l'initiative de constituer un Comité spécial en dehors des cadres mêmes de la Conférence de Rome, et à cet effet demandèrent la collaboration des Etats partisans du titre négociable. Les protagonistes du titre type U. I. C. furent aussi invités à prendre part aux séances.

Le comité spécial avait pour tâche d'amender le projet de Budapest dans un sens plus nettement favorable au commerce international et d'écarter les défauts qu'une critique impartiale avait révélés.

Le résultat des délibérations du Comité spécial s'affirma sous forme d'un « Accord concernant l'adoption de dispositions particulières pour le transport des marchandises expédiées par chemin de fer avec lettre de voiture à ordre ». Fait partie intégrante de cet Accord un « Règlement concernant le transport des marchandises expédiées avec lettre de voiture à ordre »**.

L'accord fut signé le 31 mars 1934.

Aux termes de cet Accord, le Gouvernement italien s'est chargé de faire les communications relatives à l'adhésion et à la

---

* Art. 61 de la C. I. M.

** Art. 1 de l'Accord : les Etats contractants déclarent adopter dans leurs rapports réciproques le règlement annexé au présent Accord concernant le transport des marchandises expédiées par chemin de fer avec lettre de voiture à ordre Ledit règlement sera considéré comme faisant partie intégrante du présent Accord.

ratification de cet instrument. Le 6 mars 1939, sept Etats avaient ratifié le projet*.

Aux fins d'arriver à la mise en vigueur de cet Accord, les administrations intéressées, sur l'initiative de la Direction des chemins de fer royaux de l'Etat hongrois, avaient entrepris au début de l'année 1938 d'élaborer un tarif international comprenant les normes relatives aux transports de marchandises expédiées avec lettre de voiture à ordre, et notamment les dispositions complémentaires uniformes du Comité international des transports éventuellement modifiées, de même que d'autres dispositions complémentaires spéciales.

En avril, les chemins de fer hongrois réunirent à cet effet une Conférence à Budapest à laquelle l'Office central était représenté. Le Projet de tarif issu de cette Conférence devait être mis au point par une seconde Conférence convoquée pour le 12 octobre 1938, à Budapest également, qui a été renvoyée « sine die ».

Dans ces conditions, il est impossible de prévoir à quelle date l'Accord sera mis en vigueur sur les chemins de fer des Etats qui l'ont ratifié.

Notons encore qu'au cours de cette même année 1938, soit le 1er octobre, la C. I. M. est entrée en vigueur et partant la « clause de latitude » qu'elle renferme.

Au Xme Congrès de la Chambre de Commerce Internationale tenu à Copenhague du 16 juin au 1er juillet 1939, tous les avantages du document de transport négociable ont été soulignés, et le vœu a été émis que les Gouvernements des Etats n'ayant pas encore ratifié l'Accord le fassent dans le plus bref délai afin que le régime de la lettre de voiture négociable puisse être appliqué**.

Tels sont les derniers pas faits dans le domaine des documents de transport négociables.

Depuis lors, aucun progrès n'a pu être réalisé, étant donné que l'année 1939 a vu naître le plus grand conflit de l'histoire, et des problèmes beaucoup plus graves et plus urgents devront trouver préalablement une solution.

---

* L'Estonie, la Hongrie, l'Italie, la Lettonie, la Pologne, la Tchécoslovaquie et la Yougoslavie.

** Revue France-Transports, 1er août 1939, p. 10.

CHAPITRE III

Le duplicata d'après la C. I. M.

1. Le contrat de transport

Le contrat de transport accuse une nature juridique fort complexe sur laquelle les conceptions des auteurs ne se rencontrent pas.

D'après le droit suisse (art. 440-457 du C. O.), le contrat de transport n'est pas autre chose qu'une sous-catégorie du mandat.

Le contrat de transport est un contrat synallagmatique, c'est-à-dire qu'il oblige chacune des parties contractantes à des prestations l'une envers l'autre. Il est en outre commutatif, et chaque partie reçoit l'équivalent de ce qu'elle donne.

Pour qu'un contrat de transport puisse être qualifié d'international, et partant que la C. I. M. soit applicable, certaines conditions devront être remplies.

Nous allons soumettre à un examen les différents éléments d'un tel contrat, soit :

1) les parties ;

2) l'objet ;

3) le consentement des parties.

§ 7. Les parties en présence

a) l'expéditeur ;

Dans le contrat de transport international, deux parties sont nécessairement en présence : l'expéditeur et un chemin de fer ayant adhéré à la C. I. M. Plus tard, un troisième sujet peut intervenir et participer à ce contrat qui jusqu'ici lui était parfaitement étranger. Il s'agit du destinataire qui est la personne à laquelle l'objet transporté est adressé.

Nous nous occuperons tout d'abord de l'expéditeur.

En considérant l'art. 1 de la C. I. M., il est facile de constater que l'expéditeur est la personne qui remet au chemin de fer, d'une part, une marchandise destinée à être transportée et, d'autre part, une lettre de voiture devant répondre aux conditions posées par l'art. 6 § 6 de la C. I. M.

L'expéditeur n'est donc rien moins que le sujet désigné comme tel sur la lettre de voiture.

Le contrat de transport étant bilatéral, il confère à l'expéditeur non seulement des droits, mais encore il lui impose des obligations.

L'expéditeur a notamment le droit d'exiger du chemin de fer le transport de la marchandise au lieu de destination et la délivrance de celle-ci au destinataire.

En outre, l'expéditeur possède jusqu'à un moment donné un droit de disposition sur la marchandise dont le chemin de fer a la possession. Et l'expéditeur reste créancier du chemin de fer, même si le droit de disposition du destinataire est devenu irrévocable. Cette dernière conclusion, non formulée expressément, peut être tirée implicitement de la C. I. M., puisque cette Convention n'envisage nulle part une perte de ce droit de l'expéditeur*.

De plus, lorsque le destinataire refuse la marchandise, l'expéditeur a le droit d'en disposer, même s'il ne peut pas produire le duplicata de la lettre de voiture.

Pour ce qui a trait aux obligations de l'expéditeur, nous constatons qu'il est des cas où ce dernier peut être contraint à payer le prix du transport, les frais accessoires, les sommes avancées et celles dont le chemin de fer doit opérer le recouvrement. Une telle obligation de l'expéditeur se présentera lorsque le des-

* Hofstetter, A. Das Problem der Begebbarkeit des Frachtbriefduplikates. Fribourg 1933. p. 14.

tinataire ne deviendra pas partie au contrat de transport ; dans ce cas, le chemin de fer s'adressera à son co-contractant seul, c'est-à-dire à l'expéditeur. Il en sera de même lorsque la créance réclamée résultera du contrat de transport, et non de la lettre de voiture, et que la livraison aura été effectuée. Par contre, le destinataire seul sera débiteur lorsqu'il aura accepté la marchandise et la lettre de voiture et que la créance résulte de se document. Une exception est apportée à cette dernière règle pour les débits que l'expéditeur aura pris à sa charge dans les conditions légales*. Dans ce cas, lui seul sera tenu, sous réserve de l'exercice du droit de gage de l'art. 25. Enfin, l'expéditeur devra acquitter même les créances qui pourraient être réclamées du destinataire, soit en vertu du droit de gage du chemin de fer, soit comme résultant de la lettre de voiture, mais qui auraient pour origine soit une faute ou une inexactitude dans les déclarations de la lettre de voiture (art. 7 § 1), soit l'absence, l'insuffisance ou l'irrégularité des pièces remises en vue des formalités douanières (art. 13 § 2)**.

L'expéditeur peut avoir également l'obligation de prendre livraison de la marchandise. Nous savons en effet que si l'exécution normale du contrat de transport consiste généralement à voir le destinataire prendre livraison, celui-ci n'est nullement tenu d'adhérer au contrat. Il n'a pas à l'origine la qualité de partie, et le chemin de fer ne peut faire valoir contre lui aucun droit tant que le destinataire n'a pas manifesté sa volonté de profiter de la stipulation pour autrui faite en sa faveur. Par conséquent, si le destinataire ne veut pas profiter du contrat, l'expéditeur devra prendre livraison.

Une autre obligation de l'expéditeur consiste à supporter toutes les conséquences de sa faute et à réparer tous les dommages causés par lui.

b) le chemin de fer ;

Dans le contrat de transport international, le co-contractant de l'expéditeur est le chemin de fer. Or, d'après l'art. 1 de la C. I. M., le transport doit emprunter les territoires d'au moins deux des Etats contractants et s'effectuer exclusivement par des lignes inscrites sur la liste établie conformément à l'art. 58 de la C. I. M.

---

* Art. 17.

** Travers, M. Op. cit., p. 551.

La teneur de cet article laisse constater que le transporteur se présentera sous la forme non pas d'un seul chemin de fer, mais bien au contraire de deux ou plusieurs d'entre eux.

Le chemin de fer, co-contractant de l'expéditeur, s'engagera non seulement pour lui-même, mais encore pour ceux dont la marchandise empruntera les lignes. Il les représentera et se rendra responsable de la bonne exécution du contrat, et partant du transport de la marchandise jusqu'à destination.

L'ensemble des chemins de fer intéressés à un transport déterminé forme ainsi ce qu'on appelle une communauté de transport.

Non seulement les chemins de fer peuvent être inscrits sur la liste prévue à l'article premier, mais encore des lignes régulières de services automobiles ou de navigation complétant des parcours par voie ferrée et effectuant les transports internationaux sous la responsabilité d'un Etat contractant ou d'un chemin de fer inscrit sur la liste (art. 2 § 1). Ces lignes ne sont donc pas admises sans autre. Elles doivent compléter des parcours par voie ferrée, et le transport doit y être effectué sous la responsabilité d'un Etat contractant ou d'un chemin de fer inscrit sur la liste.

En matière de contrat de transport international, le chemin de fer ne possède qu'une liberté limitée. Tout chemin de fer soumis à la C. I. M. est « tenu » d'effectuer, en se conformant aux conditions de celle-ci, tout transport de marchandise admis en vertu de cette Convention, pourvu que :

1) l'expéditeur se conforme aux prescriptions de la Convention ;
2) le transport soit possible avec les moyens ordinaires de transport ;
3) le transport ne soit pas empêché par des circonstances que le chemin de fer ne pouvait pas éviter et auxquelles il ne dépendait pas de lui de remédier (art. 5).

Cet article lui impose donc une obligation de transport, dès que ce dernier répond aux exigences posées par la C. I. M. D'une part, nous sommes en face d'un expéditeur libre de contracter, tandis que, d'autre part, nous avons un chemin de fer tenu d'accepter le contrat, dès que les conditions sont remplies. L'expéditeur possède un droit au transport et à la livraison de la marchandise au destinataire, et le chemin dn fer a l'obligation d'accomplir ces deux actes.

Le chemin de fer est lié par son engagement et il ne peut le modifier de par sa volonté unilatérale. Il exécute la volonté de l'expéditeur à laquelle il a donné l'agrément de la sienne. Au contraire, l'expéditeur et éventuellement le destinataire peuvent modifier le contrat ; ils imposent alors leur volonté unilatérale au chemin de fer, et celui-ci doit s'y soumettre.

Une infraction aux dispositions de l'art. 5 donne lieu à une action en réparation du préjudice causé (art. 5 § 6).

Au vu de cet article, on peut se demander si le lésé n'aura contre le chemin de fer qu'une action en réparation du préjudice causé, et non pas une action en exécution permettant d'exiger le transport de la marchandise.

Selon nous, en refusant un transport répondant aux conditions posées par la C. I. M., il est naturel que le chemin de fer tombe sous le coup d'une action en réparation du préjudice causé ; mais ce fait ne peut lui enlever l'obligation de transporter à lui imposée par la C. I. M. Si la possibilité d'avoir recours à une action en réparation du préjudice causé devait être prévue expressément dans un article, il aurait été superflu en revanche d'agir dans le même sens à l'égard de l'action en exécution qui doit être admise d'office.

Ajoutons encore que l'action en réparation du préjudice causé n'appartient au lésé que s'il peut mettre une faute à la charge du chemin de fer.

Un des principaux droits du chemin de fer sera d'obtenir, soit du destinataire soit de l'expéditeur, le paiement du prix du transport et des frais accessoires.

Les prix de transport et les frais accessoires ne peuvent être fixés arbitrairement, car l'art. 9 § 1 stipule qu'ils sont calculés conformément aux tarifs légalement en vigueur et dûment publiés dans chaque Etat.

Pour que les tarifs acquièrent force obligatoire, trois conditions doivent être remplies ; il faut :

1) qu'ils soient en vigueur ;

2) qu'ils soient dûment publiés dans chaque Etat ;

c) qu'ils n'enfreignent pas les dispositions de la C. I. M.

Le chemin de fer aura droit également à la réparation de tous dommages causés par la faute de l'expéditeur ou du destinataire.

Les principales obligations du chemin de fer consisteront

à opérer le chargement de la marchandise (sauf exceptions) ; à faire parvenir les marchandises dans l'ordre de leur acceptation au transport ; à effectuer le transport ; à procéder à la livraison dans les délais prévus ; à assurer la conservation de la marchandise depuis l'acceptation jusqu'à la livraison.

c) le destinataire ;

Au moment de la conclusion du contrat de transport international, nous l'avons vu, deux parties sont nécessairement en présence : l'expéditeur et le chemin de fer.

Plus tard, un troisième sujet peut intervenir dans le contrat de transport qui lui était précédemment étranger : le destinataire. Il est la personne à laquelle l'objet transporté sera remis.

Après l'arrivée de la marchandise à la gare de destination, le destinataire a le droit de demander au chemin de fer de lui remettre la lettre de voiture et de lui livrer la marchandise. Si la perte de la marchandise est établie ou si la marchandise n'est pas arrivée à l'expiration du délai prévu à l'art 30 § 1, le destinataire est autorisé à faire valoir en son propre nom, vis-à-vis du chemin de fer, les droits résultant du contrat de transport, à condition d'exécuter préalablement les obligations que ce contrat lui impose (art. 16 § 3).

Dès que le destinataire demande au chemin de fer de lui remettre la lettre de voiture et de lui livrer la marchandise, il fait usage de son droit et devient de ce fait partie au contrat de transport aux côtés de l'expéditeur et du chemin de fer.

Le destinataire intervient donc après la conclusion du contrat entre l'expéditeur et le chemin de fer.

Si le destinataire refuse l'envoi, il refuse par cela même d'acquiescer au contrat, et agit ainsi à ses risques et périls. Son refus laisse entières ses relations de droit du chef d'autres contrats passés avec l'expéditeur.

L'intervention du destinataire a donné lieu à de nombreuses controverses. Il s'agit de déterminer si l'obligation du destinataire provient d'une source contractuelle ou d'une source légale.

D'après une théorie allemande dont Nehring* est l'un des protagonistes, l'obligation du destinataire ayant accepté la marchandise et la lettre de voiture est limitée par les indications de

* Bull. 1939, No 11.

ce document et ne se trouve pas réglée par le contrat de transport. Le destinataire n'adhère pas à ce dernier et ne recueille nullement, de façon générale, les obligations résultant de ce contrat. Si le destinataire doit payer le montant indiqué sur la lettre de voiture, ce n'est point en exécution d'une obligation contractuelle, mais bien pour le motif que ce règlement est érigé en obligation autonome de par la loi. Il s'agit d'un destinataire demeurant en dehors du contrat de transport, malgré son acceptation de la marchandise et de la lettre de voiture. Le destinataire assume par exemple l'obligation de payer les droits de douane conformément aux articles 16 et 17 de la C. I. M., non pas parce qu'il serait intervenu en qualité de partie au contrat de transport, mais au contraire en vertu d'une disposition légale.

Au vu d'une autre conception soutenue par la doctrine française et particulièrement par de la Massuë*, l'obligation du destinataire découle du contrat de transport.

Nous nous déclarons en faveur de cette dernière théorie.

Une obligation légale est celle qui résulte de l'autorité seule de la loi. Cette obligation, à la différence de l'obligation contractuelle, se passe de la volonté du débiteur et elle l'astreint directement sans avoir recours à son consentement. Or, les dispositions de la C. I. M. ne s'imposent pas immédiatement aux usagers possibles du chemin de fer. Ces derniers ne sauraient être assujettis à la C. I. M. que par leur introduction dans un contrat de transport international. Ce n'est pas l'usager qui se voit directement commandé par la loi, mais au contraire c'est le contrat qui est réglementé. L'usager devra bien se soumettre à la C. I. M., mais seulement au titre de contractant, d'adhérent volontaire à un contrat réglementé qui devient ainsi la source directe de son obligation.

Le texte même de la C. I. M. consacre expressément ou tacitement cette théorie. Nous ne citerons qu'un exemple, celui de l'art. 16 § 3 qui autorise le destinataire à faire valoir en son propre nom, vis-à-vis du chemin de fer, les droits résultant du contrat de transport, à condition d'exécuter préalablement les « obligations que ce contrat lui impose ». Il est aisé de constater, au vu de cette disposition, que le contrat est une source d'obligations pour le destinataire.

Un autre point demande encore à être éclairci.

---

* Bull. 1939. No 4, p. 150-151 et 1941, No 6, p. 231 et s.

Nous l'avons vu, le contrat de transport est synallagmatique. Les obligations des parties se servent réciproquement de cause, et l'engagement de l'un est le fondement de celui de l'autre. L'une des parties, en demandant à l'autre d'exécuter son obligation, doit simultanément offrir d'accomplir la sienne. Un chemin de fer qui réclame le prix d'un transport au destinaire doit en même temps exécuter sa propre prestation s'il ne veut pas se voir opposer l'exception « non adimpleti contractus », fondée sur l'interdépendance des obligations issues d'un même contrat synallagmatique qui appellent une exécution réciproque.

Cette constatation fondamentale nous permet de mettre fin à un conflit né dans la doctrine sur la question de savoir si le destinataire a l'obligation d'acquitter le prix du transport en cas de perte totale de la marchandise.

Pour certains auteurs elle existe, tandis que pour d'autres elle doit être considérée comme inadmissible*.

Nous sommes d'avis que cette obligation du destinataire ne saurait exister, par suite de l'interdépendance des obligations dans le contrat de transport. Ce serait méconnaître la nature bilatérale de ce dernier que d'admettre la possibilité de voir le chemin de fer livrer la marchandise seulement contre paiement des créances résultant de la lettre de voiture, tandis que d'autre part le destinataire devrait s'acquitter du port sans recevoir en échange la marchandise. Si la marchandise transportée a été perdue et ne peut être livrée, le destinataire doit être admis à faire valoir ses droits sans payer le prix d'un transport qui n'a pas été exécuté.

Ajoutons encore que la C. I. M., même dans son art. 16, ne prévoit nulle part une obligation du destinataire d'acquitter le port d'une marchandise totalement perdue.

* Bull. 1937, p. 239 et s. 1938, p. 257 et s., 1938, p. 403 et s.

§ 8. L'objet du contrat de transport

L'objet du contrat de transport international accuse une nature fort complexe. Il se décompose en plusieurs éléments.

a) une marchandise ;

Au vu de l'art. 1 de la C. I. M., on constate immédiatement que l'objet matériel ne saurait être quelconque. Il doit se présenter sous la forme d'une « marchandise ».

Sous ce vocable, il faut entendre tout ce qui peut être transporté et n'entre pas dans la catégorie des bagages. Cependant, il ne suffit pas que l'objet à transporter soit une marchandise, il faut encore qu'il n'entre pas dans l'une des catégories non admises par la C. I. M.

En effet, l'art. 3 de la Convention parle d'objets exclus du transport, et l'art. 4 d'objets admis au transport seulement sous certaines conditions. Ces prescriptions, interdisant ou limitant l'acceptation de certaines marchandises, constituent des maxima auxquels des accords entre Etats ou des tarifs peuvent apporter des adoucissements. Sur ce point, l'art. 4 § 2* est clair.

Les motifs qui ont incité le législateur à exclure du transport certains objets, ressortent du texte de l'art. 3. Il s'agissait de sauvegarder et de respecter le monopole des postes, de tenir compte des possibilités matérielles des compagnies de chemins de fer, de s'inspirer du fait que par des dispositions légales ou par mesure d'ordre public même un seul Etat avait la faculté d'interdire le transport de certains objets, et enfin d'assurer la sécurité et la bonne conservation des autres marchandises.

L'art. 4 de la C. I. M. énumère cinq catégories de marchandises admises au transport sous certaines conditions.

---

* Art. 4 § 2. Deux ou plusieurs Etats contractants peuvent convenir par des accords spéciaux, soit que certains objets exclus par la présente Convention seront admis au transport international entre ces Etats sous certaines conditions, soit que les objets désignés dans l'Annexe I seront admis sous des conditions moins rigoureuses que celles prévues par l'Annexe I même.

Lorsque des accords de ce genre admettent au transport des objets exclus du transport d'après les prescriptions de l'Annexe I, ces accords doivent être communiqués à l'Office central des transports internationaux par chemin de fer qui porte à l'ordre du jour de la prochaine séance de la commission d'experts les dispositions de l'accord spécial, ayant trait à cette admission, à moins que ces dispositions n'aient déjà été examinées et repoussées par la Commission.

Les chemins de fer peuvent aussi, au moyen de clauses appropriées insérées dans leurs tarifs, soit admettre certains objets exclus du transport, soit adopter des conditions moins rigoureuses pour les objets admis conditionnellement.

b) une remise de la marchandise au transport avec une lettre de voiture directe ;

D'après l'art. 1 de la C. I. M., il ne doit pas s'agir seulement d'une marchandise, mais encore celle-ci devra être remise au chemin de fer avec une lettre de voiture directe.

Deux actes sont nécessaires :

1) remise au chemin de fer par l'expéditeur d'une lettre de voiture directe et d'une marchandise destinée à être transportée ;

2) acceptation par le chemin de fer de la marchandise et de la lettre de voiture directe.

Il faut donc que la lettre de voiture soit « directe », c'est-à-dire qu'elle doit être établie pour tout le parcours suivi par la marchandise. La C. I. M. ne sera donc pas applicable si à chaque passage de frontière on procède à la création d'un nouveau titre de transport. Ainsi, il ne suffit pas que la marchandise emprunte le territoire de deux Etats pour que la C. I. M. soit applicable, il faut encore qu'une lettre de voiture directe soit créée.

L'expéditeur n'a pas besoin de demander expressément l'application de la C. I. M. Il suffit qu'il ait recours à la création d'une lettre de voiture directe. Les autres conditions devront être naturellement remplies.

Ajoutons encore que la lettre de voiture directe devra répondre aux exigences formulées par la C. I. M.

c) un déplacement de la marchandise qui doit emprunter le territoire d'au moins deux des Etats contractants ;

L'obligation principale du chemin de fer est de faire parvenir la marchandise à destination. Il ne peut pas par conséquent y avoir contrat de transport sans déplacement de la marchandise d'un lieu à un autre.

Ce déplacement est une caractéristique fondamentale du contrat de transport, et il permettra de le distinguer du contrat de dépôt par exemple. En effet, le contrat de transport présente des analogies avec le contrat de dépôt en ce sens que le chemin de fer est dépositaire de la marchandise depuis le moment où il l'accepte jusqu'à celui où elle est remise au destinataire.

D'autre part, le contrat de transport tient du mandat puisque le chemin de fer est tenu de suivre les instructions de l'expéditeur.

Occasionnellement, le chemin de fer pourra être dépositaire ou mandataire, mais ce ne sera jamais pour lui une fonction principale et caractéristique qui lui incombera en qualité de co-contractant de l'expéditeur dans le contrat de transport.

D'après l'art. 1 de la C. I. M., le transport doit emprunter le territoire d'au moins deux Etats contractants. La marchandise devra ainsi franchir une frontière, si l'on ne veut pas avoir affaire simplement à un transport intérieur.

Il existe cependant des cas, mentionnés expressément, dans lesquels la marchandise passe une frontière sans que la C. I. M. soit applicable. Ces exceptions se trouvent dans le § 2 de l'article premier à teneur duquel sont exceptés de l'application de la Convention :

1) les envois dont les points de départ et d'arrivée sont situés sur le territoire d'un même Etat et qui n'empruntent le territoire d'un autre Etat qu'en transit :

   a) lorsque les lignes par lesquelles s'effectue le transit sont exploitées par un chemin de fer de l'Etat de départ ;

   b) même lorsque les lignes par lesquelles s'effectue le transit ne sont pas exploitées par un chemin de fer de l'Etat de départ, si les chemins de fer intéressés ont conclu des arrangements particuliers en vertu desquels ces transports particuliers ne sont pas considérés comme internationaux ;

2) les envois entre gares de deux Etats limitrophes, si les transports sont effectués sur tout le parcours par des chemins de fer de l'un de ces Etats, à la condition toutefois que l'expéditeur, par le choix du formulaire de lettre de voiture, revendique le régime du règlement intérieur applicable à ces chemins de fer et qu'aucun de ces Etats ne s'y oppose.

La première exception ne dépend pas de la volonté des parties, et il suffit, soit que les lignes par lesquelles s'effectue le transit soient exploitées par un chemin de fer de l'Etat de départ soit, s'il en était autrement, que les chemins de fer intéressés aient conclu entre eux des arrangements particuliers.

Quant à la seconde exception, trois conditions doivent être réunies pour qu'elle puisse être valable. Ces conditions sont les suivantes :

1) l'envoi doit avoir pour points de départ et d'arrivée les gares de deux Etats limitrophes ;

2) le transport doit être effectué sur tout le parcours par des chemins de fer de l'un de ces Etats ;

3) aucun de ces Etats ne doit s'opposer à ce que le transport ne soit pas soumis à la C. I. M.

Cette exception diffère de la première en ce sens qu'une fois réalisée, il appartiendra à l'expéditeur de soustraire son envoi au régime de la C. I. M. Il suffira pour lui de revendiquer, par le choix du formulaire de la lettre de voiture, le régime du règlement intérieur applicable aux chemins de fer transporteurs.

Nous sommes en présence du seul cas dans lequel la volonté expresse des parties décide de l'application de la Convention.

d) un transport qui s'effectue exclusivement par les lignes inscrites sur la liste établie conformément à l'art. 58 de la C. I. M. ;

La marchandise doit emprunter des lignes inscrites sur une liste établie conformément aux règles contenues dans l'art. 58 de la C. I. M.

Comme nous l'avons déjà vu, ce ne sont pas seulement les lignes de chemins de fer qui peuvent être inscrites, mais encore des lignes régulières de services automobiles ou de navigation complétant des parcours par voie ferrée et effectuant les transports internationaux sous la responsabilité d'un Etat contractant ou d'un chemin de fer inscrit sur la liste. Ces lignes régulières de services automobiles ou de navigation sont soumises à toutes les obligations imposées et sont investies de tous les droits reconnus aux chemins de fer par la C. I. M., sous réserve des modifications résultant nécessairement des modalités différentes du transport. Ces modifications ne peuvent toutefois pas déroger aux règles de responsabilité établies par la C. I. M. Tout Etat qui désire faire inscrire sur la liste une de ces lignes doit prendre les mesures utiles pour que les modifications résultant nécessairement des modalités différentes de transport soient publiées dans les mêmes formes que les tarifs (art. 2 § 2 et 3).

Pour les transports internationaux empruntant à la fois des chemins de fer et des services de transport autres que ceux définis plus haut, les chemins de fer peuvent établir en commun avec les entreprises de transport intéressées des dispositions tarifaires appliquant un régime juridique différent de celui de la

C. I. M., afin de tenir compte des particularités de chaque mode de transport. Ils peuvent dans ce cas prévoir l'emploi d'un titre de transport autre que celui prévu par la C. I. M. (art. 2 § 4).

C'est l'Office central qui est chargé d'établir et de tenir à jour la liste des lignes, et à cet effet il reçoit les notifications des Etats contractants relatives à l'inscription ou à la radiation des lignes d'un chemin de fer ou d'une des entreprises mentionnées à l'art. 2.

L'entrée d'une ligne nouvelle ne peut avoir lieu qu'un mois après la date de la lettre de l'Office central notifiant son inscription aux autres Etats.

L'Office central procède à la radiation, dès que celui des Etats contractants à la demande duquel cette ligne a été portée sur la liste lui a notifié qu'elle ne se trouve plus en état de satisfaire aux obligations imposées par la C. I. M.

La simple réception de l'avis émanant de l'Office central donne immédiatement à chaque chemin de fer le droit de cesser avec la ligne radiée toutes relations de transport international, sauf en ce qui concerne les transports en cours qui doivent être continués jusqu'à destination (art. 58).

§ 9. Le consentement des parties

Les conditions de conclusion d'un contrat dépendent tout d'abord de sa nature juridique, et elles ne sauraient être les mêmes s'il est consensuel ou réel.

Le contrat de transport serait consensuel s'il jaillissait « solo consensu » de la volonté des parties. Il serait réel si la conclusion du contrat était subordonnée à la remise de la marchandise au transporteur.

Le contrat de transport international est-il réel ou consensuel ? Telle est la question qui se pose.

Aucun doute ne saurait subsister à ce sujet, il est réel et n'existe pas tant que la marchandise n'a pas été remise au transport et acceptée à cet effet.

La C. I. M. consacre ce point de vue, puisque d'après son art. 8 § 1, le contrat de transport est conclu dès que la gare expéditrice a accepté au transport la marchandise avec la lettre de voiture.

Cette conception existait déjà sous l'empire de la C. I. et un arrêt du Tribunal fédéral* affirme que d'après cette Convention le contrat de transport est un contrat réel dont les éléments sont l'acceptation par le chemin de fer de la marchandise avec la lettre de voiture et l'accord des volontés au sujet du transport.

Une affirmation aussi catégorique n'est souvent pas permise en prenant pour base un droit national, et la doctrine discute beaucoup le point de savoir si le contrat de transport est réel ou consensuel. Certains auteurs soutiennent même la thèse du contrat de transport avec condition suspensive**.

Quant au consentement des parties, essence de tout contrat, il est naturellement nécessaire dans le contrat de transport international, malgré le caractère réel de ce dernier. Cependant, le consentement ne revêt pas une importance particulière, étant donné qu'il se meut dans des cadres restreints, et cela à tel point qu'on peut même se poser la question de savoir si l'on est encore en présence d'un contrat.

En effet, l'obligation de transport mise à la charge du chemin de fer par la C. I. M. porte une atteinte sensible à la liberté

---

* A. T. F. du 1er mai 1928 (Bull. 1928, p. 413).

** Stevens et Henning : le contrat de transport, 1931, p. 9. „Le contrat de transport est un contrat avec condition suspensive. La responsabilité du voiturier naîtra lorsque l'expéditeur aura rempli la condition à laquelle il s'oblige, c'est-à-dire lorsqu'il aura opéré la tradition de l'objet".

contractuelle et au consentement des parties. Tout chemin de fer soumis à la C. I. M. est tenu d'effectuer un transport de marchandises répondant aux exigences posées par la Convention.

Le consentement des parties est nécessaire mais non suffisant pour donner naissance au contrat de transport international, puisque celui-ci accuse un caractère nettement réel.

Il faudra encore, pour que le contrat soit conclu, que l'expéditeur remette au chemin de fer la lettre de voiture et la marchandise destinée à être transportée et que le chemin de fer de son côté les accepte.

L'acceptation au transport de la marchandise et de la lettre de voiture par le chemin de fer est donc déterminante quant à la conclusion du contrat, et peu importe que le pesage n'ait pas eu lieu immédiatement et que les frais de transport aient été perçus plus tard*. Ajoutons que la remise au transport est régie par les lois et règlements en vigueur à la gare expéditrice (art. 14 § 1).

La C. I. M. exige la remise effective non seulement de la marchandise, mais encore de la lettre de voiture. La création de cette dernière est une condition essentielle prêtant vie au contrat.

La conclusion du contrat, c'est-à-dire l'acceptation au transport de la marchandise et de la lettre de voiture, est constatée par la gare expéditrice qui appose sur ce dernier document son timbre portant la date de l'acceptation (art. 8 § 1).

L'apposition du timbre n'est pas un élément constitutif collaborant à la conclusion du contrat, il constitue simplement une preuve de l'acceptation. A défaut de cette preuve, tout autre moyen pourra être invoqué pour établir la conclusion du contrat**.

D'après l'art. 8 § 5, le chemin de fer est tenu de certifier, par l'apposition du timbre à date, la réception de la marchandise et la date de l'acceptation au transport sur le duplicata de la lettre de voiture qui doit lui être présenté par l'expéditeur en même temps que la lettre de voiture.

Il ressort de cette disposition que l'expéditeur doit remettre au chemin de fer une copie de la lettre de voiture, c'est-à-dire un

---

* Arrêt de la Cour suprême de Brünn, 17 octobre 1930. (Bull. 1933, p. 194.)
** Bull. 1928, p. 464.

duplicata. Mais le défaut de création de ce document n'entraîne pas la nullité du contrat de transport.

Enfin, nous nous arrêterons encore à un dernier point. Le contrat de transport international est-il oral ou écrit ?

La réponse à cette question peut être déduite de l'art. 8 de la C. I. M. Au vu de cette disposition ce contrat exige la forme écrite puisque la création d'une lettre de voiture est obligatoire.

La forme écrite étant un élément essentiel à l'existence du contrat de transport par chemin de fer, les preuves testimoniales ne sauraient être admises comme faisant foi contre les documents de transport ou à l'appui de ceux-ci. Est notamment considérée comme inadmissible une preuve par témoins tendant à établir qu'une certaine personne est propriétaire de la marchandise transportée*.

* Arrêt de la Cour de cassation du Royaume d'Italie du 12 juin 1934. (Bull. 1935, p. 143.)

2. Création, forme et contenu du duplicata ; rapports de ce document avec la lettre de voiture

§ 10. Création et forme du duplicata

a) création ;

D'après la C. I. M., l'expéditeur a l'obligation de remettre un duplicata au chemin de fer, c'est-à-dire une copie textuelle de la lettre de voiture. La création d'un tel document est donc obligatoire, et sur ce point la Convention est formelle. Le chemin de fer est tenu de certifier, par l'apposition du timbre à date, la réception de la marchandise et la date de l'acceptation au transport sur le duplicata de la lettre de voiture qui doit être présenté par l'expéditeur en même temps que la lettre de voiture (art. 8 § 5).

Notons en passant que cet article n'a pas subi de modifications importantes par rapport à l'article correspondant de la C. I. M. de 1924. Parmi les modifications proposées lors de la Conférence de Rome, seule a été adoptée celle précisant que la réception de la marchandise doit être certifiée « par l'apposition du timbre à date ».

L'obligation de créer un duplicata n'existe ni en droit suisse ni en droit allemand, et il appartient à l'expéditeur de se prononcer à ce sujet.

Comme la C. I. M. exige la création obligatoire d'un duplicata, faut-il en déduire que ce titre constitue une des conditions essentielles prêtant vie au contrat de transport ? Nous ne le pensons pas.

D'après l'art. 8 § 1 de la C. I. M., le contrat de transport est conclu dès que la gare expéditrice a accepté au transport la marchandise avec la lettre de voiture. Au vu de cette disposition, le contrat de transport est conclu non seulement lorsque la marchandise a été acceptée au transport par la gare expéditrice, mais encore lorsque la lettre de voiture l'a été également. Ce dernier document constitue donc un élément essentiel à l'existence juridique du contrat de transport. Mais par contre, nulle part dans cet article il n'est fait mention d'un duplicata indispensable à la conclusion du contrat. Ce dernier peut donc prendre naissance sans l'aide de ce document.

Cette solution est d'autant plus compréhensible que le duplicata est un double de la lettre de voiture et ne saurait par con-

séquent être assimilé à cette dernière. L'expéditeur, après l'avoir rempli, le remet au chemin de fer avec la lettre de voiture et la marchandise, puis ce dernier lui restitue le duplicata muni du timbre à date de la gare expéditrice.

En résumé, sa création est obligatoire, mais son importance n'est pas telle qu'il constitue un élément nécessaire à la naissance du contrat de transport. L'admission de ce principe a pour conséquence que le défaut de création d'un duplicata, ou encore son irrégularité, n'est pas une cause entachant de nullité le contrat de transport.

En outre, de l'art. 8 § 5 de la C. I. M., on ne saurait davantage inférer que le duplicata est un élément constitutif du contrat de transport international, car l'article en question se contente d'affirmer que la réception et la date de l'acceptation au transport doivent être certifiées par le chemin de fer, sur le duplicata de la lettre de voiture, par l'apposition du timbre à date.

Quant à l'apposition du timbre à date, elle ne constitue pas non plus une condition devant être remplie pour que le contrat de transport puisse prendre naissance. L'art. 8 § 1 nous dit en effet que la gare expéditrice « constate » l'acceptation...

L'apposition du timbre doit avoir lieu immédiatement après la remise de la totalité de l'envoi faisant l'objet de la lettre de voiture et le paiement des frais que l'expéditeur prend à sa charge. Cette apposition doit avoir lieu en présence de l'expéditeur si ce dernier le demande. Après l'apposition du timbre, la lettre de voiture fait preuve du contrat de transport (art. 8 § 2 et 3).

Ces prescriptions sont complétées en ces termes par les dispositions complémentaires uniformes jointes à l'art. 8 : « Le timbre à date de la gare expéditrice doit être également apposé sur les feuilles annexées à la lettre de voiture en vertu de l'art. 6 § 6 ».

Or, puisque l'apposition de ce timbre ne fait que « constater » un fait, elle ne joue un rôle que comme moyen de preuve, et à défaut de l'apposition du timbre, l'acceptation par le chemin de fer pourra être établie par tout autre moyen*.

---

* Arrêt de la Cour de Brünn du 20 janvier 1928 (Bull. 1928, p. 464) : „Du moment que l'apposition du timbre de la gare expéditrice ne constitue pas une condition matérielle de la conclusion du contrat de transport, mais bien une simple preuve de l'existence de ce dernier, l'on ne saurait donc refuser aux parties intéressées le droit de prouver qu'une irrégularité a été commise".

En outre, faisons remarquer que des doutes sont nés quant au fait de savoir si le duplicata devait être remis au chemin de fer, par l'expéditeur, en même temps que la lettre de voiture.

Lœning* a prétendu que l'expéditeur n'a pas l'obligation de produire en même temps et la lettre de voiture et le duplicata.

L'Office central des transports internationaux** abonde dans un même sens, puisqu'il a répondu à une administration désirant connaître son opinion sur le point de savoir si l'expéditeur d'un envoi régi par la Convention était tenu de présenter à la gare de départ la lettre de voiture et le duplicata réunis, que la Convention laissait à l'expéditeur la faculté de présenter la lettre de voiture et le duplicata séparés.

A notre point de vue, un tel concept ne peut être soutenu, car l'art. 8 § 5 se montre absolument clair à ce sujet. Le duplicata doit être présenté par l'expéditeur « en même temps » que la lettre de voiture.

b) forme ;

L'expéditeur doit présenter pour toute expédition internationale soumise à la C. I. M. une lettre de voiture et un duplicata conformes aux formulaires qui constituent l'Annexe II à la Convention***. Les disp. comp. uni. ajoutent que les lettres de voiture fournies par les particuliers seront certifiées conformes au formulaire prescrit par l'apposition, aux frais des requérants, du timbre de contrôle d'un chemin de fer ou d'un groupe de chemins de fer.

Par rapport à l'Annexe II de la C. I. M. de 1924, celle de la C. I. M. a subi une modification. Sur proposition de l'Allemagne, les modèles de la lettre de voiture et du duplicata ont été disposés de façon à pouvoir être remplis au moyen de la machine à écrire.

Le format de la lettre de voiture, et partant du duplicata, peut être réduit par voie de dispositions tarifaires pour certains trafics entre pays limitrophes (art. 6 § 1, al. 2). Cette disposition n'existait pas dans la C. I. M. de 1924.

Les formulaires de lettre de voiture et de duplicata doivent être imprimés sur papier à écrire blanc, résistant ; ils portent

---

* Op. cit., p. 200.
** Bull. 1908, p. 3.
*** Art. 6 § 1.

pour la grande vitesse deux bandes rouges d'un centimètre au moins de largeur, l'une au bord supérieur, l'autre au bord inférieur, au recto et au verso (art. 6 § 1, al. 3)*.

Le seul trait permettant de distinguer la lettre de voiture de son duplicata réside dans le fait que le premier titre porte la mention « lettre de voiture », tandis que le second est désigné par les termes « duplicata de la lettre de voiture ». Si la mention « duplicata » fait défaut sur le double de la lettre de voiture, celui-ci conserve néanmoins son importance comme document**.

Une nouvelle disposition a été insérée dans la C. I. M. à teneur de laquelle il peut être fait usage de papier bleu-clair pour le duplicata de la lettre de voiture (art. 6 § 1, al. 3).

Le choix des formulaires blancs et des formulaires à bandes rouges indique si la marchandise est à transporter en petite ou en grande vitesse. La demande de la grande vitesse sur une partie du parcours et de la petite vitesse sur l'autre partie n'est pas admise, sauf accord spécial entre tous les chemins de fer intéressés (art. 6 § 4). Ainsi, la demande de la grande vitesse sur une partie du parcours et de la petite pour le surplus est régulière en cas d'accord spécial entre tous les chemins de fer intéressés.

Une des conséquences du principe que la nature de la vitesse requise doit résulter de l'apparence extérieure des documents est que le chemin de fer n'encourrait aucune responsabilité en expédiant en petite vitesse une marchandise pour laquelle auraient été employés des formulaires blancs avec réquisition de grande vitesse ou en utilisant au contraire la grande vitesse pour un envoi remis avec formulaires à bandes rouges portant réquisition de petite vitesse. Les agents de chemins de fer sont en effet autorisés par la C. I. M. à s'en référer sur ce point à l'aspect extérieur***.

Il peut se produire naturellement qu'un ou plusieurs chemins de fer ne possèdent qu'une seule vitesse. Dans ce cas, si pour toutes les marchandises ou pour certaines d'entre elles, ou pour certains parcours, un chemin de fer a une tarification ne comportant qu'une seule vitesse, cette tarification peut être appliquée aux transports effectués tant avec formulaires de petite

---

* Le droit allemand s'exprime dans le même sens. E. V. O., § 55.

** Eger. Eisenbahnrechtliche Entscheidungen und Abhandlungen. Berlin et Leipzig. Tome 39, p. 273.

*** Travers, M. Op. cit., No 4656.

vitesse que de grande vitesse, sous les conditions de délai de livraison qui résultent des dispositions de l'art. 6 § 4 et de l'art. 11 (art. 9 § 2).

A la Conférence de Rome, une proposition avait été formulée par l'Allemagne et l'Autriche visant à instituer la « grande vitesse accélérée » aux côtés de la petite et de la grande vitesse, afin de donner une base juridique à ce mode de transport déjà admis dans certains tarifs internationaux. La proposition n'a pas été maintenue en présence de l'opposition rencontrée au cours de la discussion. On objecta en effet que la « grande vitesse accélérée » existe dans peu de pays seulement, et d'autre part qu'un grand nombre de chemins de fer, pour lutter contre la concurrence automobile, transportent déjà les marchandises en grande vitesse tout en se contentant des prix de la petite vitesse.

Pour ce qui est de la langue à employer, les tarifs internationaux ou les accords entre chemins de fer déterminent la langue dans laquelle doivent être imprimés les formulaires des lettres de voiture (et des duplicata). A défaut de dispositions de tarifs ou d'accords, les formulaires doivent être imprimés dans une des langues officielles de l'Etat expéditeur ; ils doivent en outre contenir un texte français, allemand, ou italien, et ils peuvent contenir toutes traductions en d'autres langues jugées utiles.

La partie à remplir par l'expéditeur doit toujours être rédigée dans une des langues officielles du pays de départ. Les traductions nécessaires doivent faire l'objet de dispositions des tarifs internationaux ou d'accords spéciaux entre les chemins de fer. A défaut, l'expéditeur doit joindre une traduction en français, en allemand ou en italien (art. 6 § 2).

La C. I. M. de 1924 ne contenait aucune disposition concernant les caractères dont peut ou doit se servir l'expéditeur. La C. I. M., en revanche, affirme que le chemin de fer peut exiger que les indications et déclarations à porter par l'expéditeur sur la lettre de voiture (et le duplicata) et, le cas échéant, sur les annexes soient faites en caractères latins (art. 6 § 2).

Au vu de cette dernière disposition, on peut en déduire que le chemin de fer expéditeur a un droit de refus si des mentions ne sont pas libellées en caractères latins ; il peut cependant passer outre, même s'il devait en résulter une gêne pour les autres réseaux.

Les parties du formulaire encadrées de lignes grasses doi-

vent être remplies par le chemin de fer, les autres par l'expéditeur. L'expéditeur doit oblitérer au moyen d'une barre les cadres qu'il laisse en blanc (art. 6 § 3).

En ce qui concerne les surcharges, les grattages et les ratures, la C. I. M. dispose que les lettres de voiture (et partant les duplicata) surchargés ou grattés ou sur lesquels ont a collé des morceaux de papier ne sont pas admis. Les ratures sont tolérées à la condition que l'expéditeur les approuve par sa signature et qu'il inscrive les quantités rectifiées en toutes lettres quand il s'agit du nombre ou du poids des colis (art. 6 § 5).

Une innovation de ce § 5 consiste à prévoir que les formulaires sur lesquels on a collé des morceaux de papier ne sont pas admis.

Les termes « surcharges », « grattages » et « ratures » ont leur sens usuel. La surcharge est la substitution d'un mot à un autre en utilisant tout ou partie de ce dernier ; le grattage, la suppression d'une écriture en faisant disparaître du papier employé tout ou partie des éléments la constituant, et la rature, l'apposition d'un ou de plusieurs traits sur des lettres ou des chiffres afin de montrer qu'il ne doit pas en être tenu compte*.

Si un duplicata ou une lettre de voiture présente des surcharges, des grattages, des ratures non approuvées conformément à l'art. 6 § 5 ou des morceaux de papier collés, le chemin de fer refusera les documents. S'il les admet dans ces conditions, les surcharges, grattages, etc. ne seront pas opposables à l'expéditeur. Ce dernier aura le droit de rétablir le texte primitif, sauf si le chemin de fer prouve que surcharges, grattages, etc. sont le fait de l'expéditeur.

Avant de mettre un point final à ce paragraphe, il nous reste encore à répondre à la question de savoir si le duplicata est un document public ou un document privé.

Il est bien entendu que lorsque le duplicata est créé par un chemin de fer privé, il a le caractère d'un acte sous seing privé. Un doute peut naître seulement dans le cas où le duplicata est créé par un chemin de fer d'Etat.

Certains auteurs** prétendent qu'un chemin de fer, même s'il est d'Etat, agit en qualité de transporteur, c'est-à-dire de simple

---

* Travers M. Op. cit., p. 219.

** Von der Leyen. (Z. G. H. R. Tome 49, p. 431).
Eger. Eisenbahnrechtliche Entscheidungen und Abhandlungen. Berlin et Leipzig. Tome III, p. 50.

commerçant, et par conséquent le duplicata se présente sous la forme d'un acte sous seing privé. Le chemin de fer serait considéré ici comme une simple entreprise qui pourrait être aussi bien exploitée par une personne privée que par l'Etat.

Un tel critère ne nous paraît pas recommandable. Ce qui doit être déterminant pour fixer le caractère privé ou public du duplicata ce sont, d'une part, la nature et l'étendue des pouvoirs de la personne qui procède à la création d'un document et, d'autre part, la forme dans laquelle le document en question est passé. Il s'agira donc d'un document public toutes les fois que le duplicata (une remarque identique s'applique naturellement à la lettre de voiture) aura été créé par un chemin de fer d'Etat, c'est-à-dire par une autorité publique n'ayant pas outrepassé ses compétences officielles.

Un arrêt du Tribunal allemand du Reich abonde dans ce sens*.

* Arrêt du Tribunal allemand du Reich du 12 mars 1934 (Bull. 1935, p. 418).

§ 11. Contenu du duplicata ; ses rapports avec la lettre de voiture :

a) contenu ;

Le duplicata n'est pas autre chose qu'une copie, qu'une reproduction exacte de la lettre de voiture. Ainsi les énonciations figurant sur cette dernière devront se trouver fidèlement reproduites sur le duplicata.

Les principales mentions qui doivent ou peuvent être inscrites sur la lettre de voiture et le duplicata sont contenues dans l'art. 6 de la C. I. M. Nous allons nous consacrer à l'étude de cette disposition.

Tout d'abord une remarque d'ordre général concernant le mode d'inscription des mentions.

Les mentions portées sur la lettre de voiture (et le duplicata) doivent être écrites ou imprimées en caractères indélébiles (art. 6 § 6). Si une erreur surgissait du fait que l'écriture n'étant pas indélébile les agents du chemin de fer n'auraient pas pu la lire ou l'auraient mal lue, la responsabilité incomberait à celui qui a écrit la mention. C'est à lui de remplir les conditions prescrites.

Parmi les mentions insérées dans l'art. 6, les unes sont obligatoires, et les autres facultatives.

Prenons tout d'abord celles qui sont obligatoires.

Les unes sont imposées par la C. I. M. elle-même, et d'autres au contraire par les lois et règlements d'un Etat ou par les tarifs.

La C. I. M. impose sept mentions obligatoires. La lettre de voiture et le duplicata doivent porter :

1) le lieu et la date de création (art. 6 § 6, lettre a).
2) la désignation du chemin de fer expéditeur (§ 6, lettre b).
3) la désignation du chemin de fer destinataire et de la gare destinataire, avec toutes les spécifications nécessaires pour éviter toute confusion entre les diverses gares desservant soit une même localité, soit des localités portant le même nom ou des noms analogues (§ 6, lettre c).
4) le nom et l'adresse du destinataire. Une seule personne, firme ou raison sociale doit être indiquée comme destinataire. L'indication comme destinataire de la gare ou du chef de gare destinataire n'est admise que si le tarif

applicable le permet expressément. Les adresses n'indiquant pas le nom du destinataire, telles que « à l'ordre de... » ou « au porteur du duplicata de la lettre de voiture », ne sont pas autorisées (§ 6, lettre d).

Le destinataire doit être ainsi désigné par son nom.

L'inscription d'une telle mention sur le document exclut toute possibilité à l'heure actuelle de créer un titre à ordre ou au porteur dans le cadre de la C. I. M., et seul le duplicata nominatif est toléré.

Nous le verrons, cette impossibilité d'élever le duplicata au rang de papier-valeur se trouve renforcée par les termes de l'art. 8 § 5 de la C. I. M. à teneur duquel le duplicata n'a la valeur ni de la lettre de voiture accompagnant l'envoi, ni d'un connaissement.

La Convention n'a pas imposé une formule précise pour désigner le destinataire, et une certaine latitude a été laissée. L'adjonction au nom du destinataire de la mention « pour être expédiée à... » ne modifie en rien les droits de ce dernier*. Cette mention, comme d'ailleurs toutes celles énumérées dans l'art. 6 § 11 ne sont apposées sur la lettre de voiture et le duplicata qu'à titre de simple information pour le destinataire et sans qu'il en résulte ni obligation ni responsabilité pour le chemin de fer. L'expéditeur est autorisé à insérer de telles mentions, qui se rapportent à l'envoi, au bas du verso de la lettre de voiture et du duplicata.

Ajoutons en passant que le § 11 de l'art. 6 a subi une modification par rapport à la C. I. M. de 1924, et la règle d'après laquelle chacune de ces mentions doit s'appliquer à l'ensemble de l'expédition a été abrogée. Cette norme a été considérée comme injustement restrictive, attendu que les mentions intéressent le destinataire seulement.

5) La désignation de la nature de la marchandise, l'indication du poids ou, à défaut, une indication analogue conforme aux prescriptions du chemin de fer expéditeur (§ 6, lettre e).

Les exigences de cette disposition, quant à la dési-

* A. T. F. du 1er juin 1917. (Bull. 1918. p. 82.)

gnation des marchandises, visent à individualiser ces dernières par les désignations les plus aptes à bien renseigner les agents du chemin de fer.

Cette disposition relative à la nature de la marchandise est identique quant au fond à celle de la C. I. M de 1924, et seules des modifications d'un caractère formel ont été apportées par la C. I. M.

6) L'énumération détaillée des pièces requises par les douanes, octrois, autorités fiscales ou de police et autres autorités administratives et qui sont jointes à la lettre de voiture ou mentionnées comme déposées dans une gare désignée ou dans un bureau de douane ou de toute autre autorité (§ 6, lettre f).

D'après la C. I. M., les pièces peuvent être déposées non seulement dans une gare désignée, comme sous le régime de la C. I. M. de 1924, mais encore dans un bureau de douane ou de toute autre autorité.

7) La signature de l'expéditeur, ainsi que l'indication de son nom, de son prénom et de son adresse complétée, s'il le juge utile, par son adresse télégraphique et téléphonique. La signature peut être imprimée ou remplacée par le timbre de l'expéditeur, si les lois et règlements en vigueur à la gare expéditrice le permettent. Une seule personne, firme ou raison sociale doit figurer sur la lettre de voiture (et le duplicata) comme expéditeur (§ 6, lettre g).

Nous avons vu que d'autres mentions obligatoires peuvent être encore insérées dans la lettre de voiture et le duplicata, à la condition d'être prescrites par les lois et règlements d'un Etat ou par les tarifs, et de ne pas être contraires à la C. I. M. (art. 6 § 7).

La lettre de voiture et le duplicata pourront aussi contenir des mentions facultatives. Parmi celles-ci, il en est qui entraînent une obligation pour le chemin de fer et les autres ne constituent que de simples indications pour le destinataire.

La C. I. M. énumère plusieurs mentions de la première catégorie, et affirme que la lettre de voiture (et le duplicata) doivent en outre, le cas échéant, contenir toutes les autres indications prévues dans la présente Convention, notamment les suivantes :

1) la mention « en gare (bureau restant) » ou la mention « livrable à domicile », à la condition que ce dernier mode de livraison soit applicable dans la gare destinataire (§ 6, lettre h).

Ce § 6, lettre h, est en rapport avec l'art. 16 § 2 à teneur duquel la livraison des marchandises ainsi que l'obligation éventuelle du chemin de fer de remettre la marchandise au domicile du destinataire, soit dans la localité où est située la gare destinataire, soit dans une autre localité, sont réglées conformément aux lois et règlements applicables au chemin de fer chargé de la livraison.

Ajoutons encore qu'en l'absence de toute indication, l'expédition est considérée comme faite à la gare.

2) la demande des tarifs à appliquer, notamment des tarifs spéciaux ou exceptionnels prévus à l'art. 11 § 10 et à l'art. 34 (§ 6, lettre i).

La réquisition de tarifs déterminés constituait une mention obligatoire sous l'empire de la Convention de Berne.

3) le montant de la somme représentant l'intérêt à la livraison déclaré conformément à l'art. 35 (§ 6, lettre k).

4) l'indication des frais que l'expéditeur prend à sa charge, conformément aux dispositions de l'art. 17 (§ 6, lettre l).

5) le montant du remboursement grevant la marchandise et des débours qui auraient été acceptés par le chemin de fer, comme il est dit à l'art. 19 (§ 6, lettre m).

6) l'itinéraire réclamé et l'indication des gares où doivent s'accomplir les opérations de douane ou d'octroi, ainsi que les vérifications exigées par les autorités fiscales ou de police et autres autorités administratives (§ 6, lettre n)

Le texte est complété par le chiffre 4 des disp. compl. uni. à teneur duquel si l'indication du bureau de dédouanement figure seulement sur les documents de douane, elle n'engage pas la responsabilité du chemin de fer. La mention d'une gare portée sous la rubrique « tarifs et itinéraires réclamés » de la lettre de voiture ne compte pas comme prescription de la gare où doivent être accomplies les formalités de douane.

Cette disposition a pour but de réduire le plus possible le travail des agents de chemins de fer.

7) Les indications relatives aux formalités exigées par les douanes, octrois, autorités fiscales ou de police et autres autorités administratives conformément à l'art. 15.

Quant aux autres mentions facultatives, elles sont de simples indications pour le destinataire et n'entraînent aucune obligation de la part du chemin de fer.

L'art. 6 § 11 nous renseigne à ce sujet et fait valoir que l'expéditeur est autorisé à insérer au bas du verso de la lettre de voiture (et du duplicata), mais à titre de simple information pour le destinataire et sans qu'il en résulte ni obligation ni responsabilité pour le chemin de fer, des mentions qui se rapportent à l'envoi, comme par exemple : « Envoi de N., par ordre de N., à la disposition de N., pour être réexpédié à N., assuré auprès de N., pour la ligne de navigation N. ou pour le navire N., provenant de la ligne de navigation N. ou du navire N., pour la ligne de service automobile N., provenant de la ligne de service automobile N., pour la ligne aérienne N., provenant de la ligne aérienne N., pour l'exportation à destination de N. ».

On peut se demander maintenant quelles sont les conséquences attachées par la C. I. M. au défaut d'insertion d'une mention.

Une sanction ne peut être prévue naturellement que pour des mentions obligatoires et non pas pour des mentions facultatives.

Deux sanctions ressortent du texte même de la C. I. M.

La première est le droit pour le chemin de fer de refuser la marchandise. Ce droit de refuser l'expédition, lorsque le duplicata ou la lettre de voiture ne contient pas toutes les mentions considérées comme obligatoires par la C. I. M., repose sur l'art. 5 § I aux termes duquel tout chemin de fer soumis à la Convention est tenu d'effectuer, en se conformant aux conditions de celle-ci, tout transport de marchandises admis en vertu de cette Convention, pourvu que l'expéditeur se conforme aux prescriptions de la Convention...

Le chemin de fer a le droit de refuser un duplicata ou une lettre de voiture irrégulier, mais non point l'obligation. C'est une simple faculté à lui réservée par la C. I. M. Si malgré cette irré-

gularité le chemin de fer accepte la marchandise, c'est aux risques et périls de l'ayant droit. Le chemin de fer n'engage pas sa propre responsabilité, sauf si une faute a été commise par lui.

En l'occurrence, cette irresponsabilité du chemin de fer est fort compréhensible, puisque ce dernier, en passant sur une irrégularité, rend service à l'ayant droit et partant lui évite souvent des frais supplémentaires. Actuellement, le chemin de fer accordera d'autant plus des facilités aux usagers du rail qu'il n'occupe plus une situation de monopole et se trouve en sévère concurrence avec d'autres moyens de transport.

La seconde sanction résulte de l'art. 7 § 1, à teneur duquel l'expéditeur est responsable de l'exactitude des indications et déclarations inscrites par lui dans la lettre de voiture (et le duplicata), il supporte toutes les conséquences résultant du fait que ces déclarations ou indications seraient irrégulières, inexactes ou incomplètes ou inscrites ailleurs qu'à la place réservée à chacune d'elles ; si cette place est insuffisante, une mention portée à cette même place par l'expéditeur renverra à l'endroit de la lettre de voiture (et du duplicata) où se trouve le complément de l'inscription.

Comme cet article permet de le constater, deux conditions doivent être remplies pour qu'il y ait responsabilité de l'expéditeur vis-à-vis du chemin de fer.

Tout d'abord, il faut que les déclarations ou indications aient été inscrites sur la lettre de voiture et le duplicata par l'expéditeur. Ce dernier n'encourra ainsi aucune responsabilité pour celles qui n'auraient pas été inscrites par lui, et en particulier pour les déclarations ou inscriptions faites par le chemin de fer. Par contre, la responsabilité de l'expéditeur s'étendra au cas où celui-ci ne procède pas personnellement à l'inscription, si la personne chargée de ce travail agit au nom de l'expéditeur et sous couvert de la signature de ce dernier*.

La deuxième condition nécessaire pour engager la responsabilité de l'expéditeur est que les déclarations ou indications doivent être irrégulières, inexactes, incomplètes ou inscrites ailleurs qu'à la place réservée à chacune d'elles.

Le fait pour l'expéditeur d'être fautif ou au contraire de n'avoir commis aucune faute est absolument indifférent*.

---

* Eger. Eisenbahnrechtliche Entscheidungen und Abhandlungen. Tome 20, p. 18 ; Tome 23, p. 237.

L'art. 7 § 1 ne fait allusion qu'à la lettre de voiture, mais en réalité il faut entendre sous ce vocable également les modifications que peut faire intervenir l'expéditeur sur la base de l'art. 21 de la C. I. M. C'est en effet dans ce sens que se prononcent la doctrine** et la jurisprudence. Un arrêt précise que l'expéditeur supporte toutes les conséquences résultant de déclarations irrégulières, inexactes ou incomplètes, contenues dans la lettre de voiture ; il en est de même des indications inexactes ou incomplètes contenues dans une modification au contrat de transport qui est à considérer juridiquement comme un complément de la lettre de voiture***.

Si l'expéditeur est responsable vis-à-vis du chemin de fer, ce dernier ne devra néanmoins retirer aucun avantage de ce fait. Le Tribunal fédéral est catégorique sur ce point et, à son avis, la conséquence d'une déclaration inexacte est la réparation du dommage qui en résulte pour le chemin de fer. Cette déclaration inexacte ne saurait avoir pour effet légal de procurer des avantages au chemin de fer****.

Au vu de l'art. 7 § 1, on peut en déduire que la lettre de voiture ne perdra pas son caractère et ses effets lorsqu'une ou plusieurs mentions obligatoires viendront à faire défaut.

Une telle manière de voir se dégage aisément du fait qu'il est prévu simplement une responsabilité de l'expéditeur pour indications ou déclarations irrégulières, inexactes ou incomplètes ou inscrites ailleurs qu'à la place réservée à chacune d'elles. Nulle part il n'est question que le défaut d'une ou de plusieurs mentions obligatoires peut affecter le caractère ou les effets de la lettre de voiture.

Une remarque identique peut être dégagée à l'égard du duplicata, et cela d'autant plus que celui-ci ne constitue qu'une simple copie de la lettre de voiture.

Par rapport au même article de la C. I. M. de 1924, l'art. 7 § 1 ne contient aucune modification importante. Seule une adjonction a été faite en ce sens que si la place réservée aux déclarations ou indications est insuffisante, une mention portée

---

* Rundnagel. Das Frachtbriefdoppel (Ehrensberg's Handbuch des gesamten Handelsrechts). Tome V, p. 132.
Rosenthal. Internationales Eisenbahnfrachtrecht, Jena 1894, p. 200.

** Brunet. Durand et de Fourcauld. Op. cit., p. 185.

*** Arrêt de la Cour suprême de Brünn du 24 novembre 1927. (Bull. 1928, p. 290).

**** A. T. F. du 10 juillet 1923 (Bull. 1924, p. 81).

à cette même place par l'expéditeur renverra à l'endroit de la lettre de voiture où se trouve le complément de l'inscription.

Le principe de la responsabilité de l'expéditeur, tel qu'il ressort de l'art. 7 § 1, est mis en œuvre par les § 2 à 8 du même article.

Plusieurs droits sont reconnus au chemin de fer qui peut tout d'abord procéder à des vérifications.

Ce droit de vérification du chemin de fer est prévu par les § 2 à 4 de l'art. 7. Le § 2 de cet article est clair, le chemin de fer a le droit de procéder à des vérifications, mais non l'obligation.

L'obligation imposée à l'expéditeur d'inscrire dans la lettre de voiture (et le duplicata) des déclarations exactes et complètes est sanctionnée par un deuxième droit reconnu au chemin de fer : celui de percevoir des surtaxes le cas échéant (§ 5 à 8 de l'art. 7).

Un troisième droit est reconnu au chemin de fer. Lorsqu'un wagon est surchargé, le chemin de fer n'a pas du tout l'obligation de continuer le transport, d'où le droit à lui reconnu, par l'art. 7 § 8, de faire enlever les surcharges. Plus encore, l'excédent de charge peut être retiré du wagon même s'il n'y a pas à percevoir de surtaxe. S'il y a lieu, l'expéditeur est invité sans retard par l'intermédiaire de la gare expéditrice à faire connaître comment il entend disposer de l'excédent de charge.

Un quatrième droit appartient au chemin de fer, celui de percevoir la somme qui aurait dû l'être et ne l'a pas été.

L'art. 7 § 8, al. 2, pose le principe applicable à la surcharge.

Un cinquième droit du chemin de fer est celui d'exiger le cas échéant des dommages-intérêts lorsque les indications ou déclarations irrégulières, inexactes, etc. lui causent un préjudice. Ce droit est basé sur l'art. 7 § 5 de la C. I. M. Le chemin de fer pourra exiger des dommages-intérêts soit de l'expéditeur, soit du destinataire, si ce dernier devient partie au contrat de transport.

Enfin, si des sanctions pénales sont prévues, le chemin de fer peut, en suivant la procédure locale, faire le nécessaire pour leur application.

Les sanctions de nature répressive dépendent exclusivement des lois particulières des Etats. L'art 7 § 5 fait allusion à leur existence, mais la C. I. M. elle-même n'en indique aucune.

Un fait qui constituerait une infraction dans plusieurs des Etats traversés pourrait être poursuivi pénalement dans chacun d'eux, sauf, naturellement, disposition particulière de leurs lois.

La maxime « non bis in idem » ne peut être appliquée en droit international, étant donné que la partie publique est différente dans chaque pays*.

Les § 2 à 8 de l'art. 7 de la C. I. M. ont subi quelques modifications par rapport à la C. I. M. de 1924.

Parmi ces modifications, on peut relever celle visant à éliminer les inexactitudes et les contradictions entre les § 2 et 3, à l'effet de mieux préciser comment et sous quelles conditions le chemin de fer peut exercer le droit de vérifier si l'envoi répond aux énonciations de la lettre de voiture (ou du duplicata).

En outre, mentionnons l'adjonction d'un alinéa au § 5 qui a une certaine répercussion au point de vue tarifaire, et aux termes duquel, lorsqu'un envoi est constitué par des marchandises taxées à des prix différents et que le poids de chacune d'elles peut être déterminé sans difficulté, la surtaxe est calculée d'après la taxe applicable à chacune des marchandises, si ce mode de calcul fait ressortir une surtaxe plus réduite. Cette modification comporte des avantages assez sensibles pour les usagers du rail.

Pour terminer ce paragraphe, nous apposerons encore quelques remarques au sujet de la spécialité de la lettre de voiture et du duplicata.

Ce principe de la spécialité, tel qu'il se dégage des § 8 à 10 de l'art. 6 de la C. I. M., vise à obtenir dans les envois de marchandises une division conforme aux besoins de l'exploitation.

Au vu de ces paragraphes, il est interdit de comprendre dans une même lettre de voiture (et partant dans un même duplicata) des objets qui ne peuvent être chargés les uns avec les autres sans inconvénients et sans infractions aux prescriptions des douanes, octrois, autorités fiscales, de police ou autres autorités administratives.

Pour les marchandises dont le chargement incombe à l'expéditeur, il doit être créé des lettres de voiture (et duplicata) distincts, ne comprenant aucun objet dont la manutention incombe au chemin de fer. Des lettres de voiture (et des duplicata) distincts doivent être également établis pour

---

* Travers, M. Le droit pénal international. Tome III, p. 413.

les objets désignés à l'art. 4, en tant qu'il s'agit d'objets dont le chargement en commun ou avec d'autres marchandises est interdit.

Une même lettre de voiture (et un même duplicata) ne peuvent comprendre que le chargement d'un seul wagon, sauf pour les objets indivisibles exigeant plus d'un wagon. Toutefois, cette règle n'est pas applicable, lorsque les prescriptions particulières au trafic dont il s'agit ou les tarifs à appliquer autorisent pour la totalité du parcours l'expédition de plusieurs wagons avec la même lettre de voiture.

Seul le § 9 a subi des modifications par rapport au paragraphe correspondant de la C. I. M. de 1924. Les modifications apportées représentent une atténuation, en ce sens que l'obligation de remettre un duplicata et une lettre de voiture distincts pour les marchandises dénommées dans l'Annexe I est restreinte aux marchandises qui aux termes de l'Annexe en question ne peuvent être chargées ensemble dans le même wagon avec d'autres objets.

b) ses rapports avec la lettre de voiture ;

Pour les transports internationaux par chemins de fer, la C. I. M. prévoit deux titres : la lettre de voiture et le duplicata de la lettre de voiture.

La création de ces deux documents est obligatoire à teneur de l'art. 8 de la C. I. M. Mais tandis que le duplicata n'est pas nécessaire pour qu'un contrat de transport international puisse être conclu, un tel contrat en revanche ne saurait prendre naissance sans la création d'une lettre de voiture. Si ces documents sont tous deux probatoires, c'est-à-dire déclaratifs, la lettre de voiture remplit encore une autre fonction, celle de titre constitutif, puisqu'elle est un élément concourant à la formation du contrat de transport.

La lettre de voiture revêt donc deux fonctions principales, celle d'un acte probatoire, d'une part, et celle d'un titre constitutif, d'autre part.

La première fonction se dégage de l'art. 8 § 3 à teneur duquel, après l'apposition du timbre, la lettre de voiture fait preuve du contrat de transport.

Le contenu de cette disposition est précis ; la force probatoire de la lettre de voiture porte en tout premier lieu sur l'existence même du contrat.

On peut se poser la question de savoir si la preuve contraire est possible. A notre point de vue, aucun doute ne peut naître, et elle se montre parfaitement admissible*. D'ailleurs, la C. I. M. ne formule nulle part une réserve à ce sujet.

La lettre de voiture prouve non seulement la présence du contrat de transport, mais encore le contenu de ce dernier, c'est-à-dire l'existence des différentes clauses convenues entre les parties. L'art. 8 § 4 implique ce principe tout en y apportant une exception.

Toutefois, prévoit cet article, en ce qui concerne les marchandises dont le chargement incombe à l'expéditeur en vertu des prescriptions des tarifs ou des conventions passées avec lui, lorsque de telles conventions sont autorisées à la gare expéditrice, les énonciations de la lettre de voiture relatives soit au poids, soit au nombre des colis, ne font preuve contre le chemin de fer que si la vérification de ce poids et du nombre des colis a été faite par le chemin de fer et constatée sur la lettre de voiture.

Au vu de cette exception à la règle générale, deux conditions doivent être réunies pour que les énonciations de la lettre de voiture relatives soit au poids, soit au nombre des colis ne fassent pas preuve contre le chemin de fer. Tout d'abord, il faut que le chargement incombe à l'expéditeur en vertu des prescriptions des tarifs ou des conventions passées avec lui, et ensuite, il est nécessaire que de telles conventions soient autorisées par les lois, règlements ou tarifs en vigueur à la gare expéditrice.

Nous avons admis que la lettre de voiture prouvait l'existence du contrat de transport international, sauf preuve contraire. Nous sommes d'avis qu'une conclusion identique peut être tirée à l'égard du contenu de ce contrat, soit pour toutes les énonciations de la lettre de voiture, abstraction faite naturellement de l'exception prévue à l'art. 8 § 4. Aucune disposition de la C. I. M. ne permet d'abonder dans un sens différent, et il n'y aurait aucune raison d'adopter un principe plus rigoureux pour la preuve des conditions du contrat que pour celle de son existence même.

---

* Dans le même sens : Lyon-Caen. La Convention du 14 octobre 1890. p. 465.

Si cette conception n'a pas toujours été adoptée par la doctrine et par la jurisprudence un arrêt* l'approuve néanmoins.

Le fait que les énonciations de la lettre de voiture font foi jusqu'à preuve du contraire a une grande importance pratique, notamment pour les responsabilités touchant le poids et le nombre des colis. Les énonciations de la lettre de voiture ayant trait au poids ou au nombre des colis feront preuve contre le chemin de fer si ce dernier ne parvient pas à établir quels sont en réalité le poids et le nombre effectivement reçus par lui.

La lettre de voiture est un instrument de preuve contre tous les intéressés au contrat de transport, soit l'expéditeur, le chemin de fer, le destinataire, parties ou représentés. Elle est en tout premier lieu un moyen de preuve contre l'expéditeur, puisque c'est lui qui l'a créée, et contre le chemin de fer pour la bonne raison qu'il l'a acceptée. Par contre, la lettre de voiture ne constituera un instrument de preuve contre le destinataire que si ce dernier devient partie au contrat de transport.

Ajoutons encore, qu'il est interdit de remplacer la lettre de voiture par d'autres pièces ou d'y ajouter d'autres documents que ceux prescrits ou admis par la C. I. M. ou par les tarifs. Toutefois, lorsque les lois et règlements en vigueur à la gare expéditrice le prescrivent, l'expéditeur doit établir, outre la lettre de voiture, une pièce destinée à être conservée par le chemin de fer pour lui servir de preuve du contrat de transport (art. 6 § 7).

La deuxième fonction principale de la lettre de voiture est celle d'un titre constitutif, en ce sens que ladite lettre est l'un des éléments essentiels contribuant à la formation du contrat de transport. Comme il a été déjà suffisamment insisté sur cette fonction, nous n'y reviendrons pas. Rappelons tout simplement que cette fonction se dégage de l'art. 8 § 1 de la C. I. M.

D'autres particularités de la lettre de voiture demandent encore à être soulignées.

L'apposition du timbre sur la lettre de voiture confère à celle-ci la qualité d'un reçu quant à la remise au chemin de fer de la marchandise destinée à être transportée. Si le timbre n'a pas été apposé, ce titre ne constitue qu'un simple acte sous seing

* A. T. F. du 1er mai 1928. (Bull. 1928. p. 413).

privé sur la base duquel aucune présomption légale de preuve ne peut exister.

Dans la doctrine, on a beaucoup discuté la question de savoir si la lettre de voiture devait être considérée comme un document par lequel l'expéditeur porte à la connaissance du destinataire tous les renseignements touchant l'envoi, la nature de la marchandise, son poids, le nombre des colis, l'emballage, etc.

Goldschmidt, Eger, Lehmann-Ring, se montrent en faveur d'une telle conception*. En revanche, ce point de vue est combattu par Puchelt, Gareis et Thöl.

D'après Puchelt**, la lettre de voiture ne saurait remplir régulièrement une telle fonction. Gareis*** de son côté affirme qu'il « peut » être dans l'intention de l'expéditeur de communiquer au destinataire, à l'aide de la lettre de voiture, tous les renseignements nécessaires relatifs à la conclusion du contrat. Thöl**** va plus loin encore, lorsqu'il prétend que le but de la lettre de voiture n'est pas de donner dans tous les cas au destinataire des renseignements ayant trait au contenu du contrat de transport, étant donné que très souvent ce contenu n'intéresse pas le destinataire. Pour Thöl, la fonction précitée ne peut être attribuée à la lettre de voiture que si le contenu du contrat de transport intéresse le destinataire.

Selon notre concept, aucun doute ne saurait naître à l'égard de la lettre de voiture sous le régime de la C. I. M. La lettre de voiture est créée par l'expéditeur qui la remet au chemin de fer. Plus tard, le destinataire à son tour est mis en possession de ce document par le chemin de fer. Ainsi, dès que le destinataire détient le titre, il peut prendre connaissance des clauses du contrat de transport qu'il a toujours intérêt à connaître, étant donné qu'il devient partie au contrat en acceptant la lettre de voiture et la marchandise.

---

* Goldschmidt. Handbuch des Handelsrechts. Tome I, 2me partie, p. 741.
Eger. Das Internationale Uebereinkommen über den Eisenbahnfrachtverkehr. 1909. p. 40 - 41.
Lehmann-Ring. Das Handelsgesetzbuch für das deutsche Reich. Berlin 1901. Tome II, p. 314.

** Puchelt. Kommentar zum allgemeinen deutschen Handelsgesetzbuch. Leipzig 1894. Tome II, p. 1176.

*** Gareis. Das deutsche Handelsrecht. 1909. p. 474.

**** Thöl. Das Handelsrecht. Leipzig 1875. Tome III, p. 17.

La lettre de voiture de la C. I. M. est donc bien un document par lequel l'expéditeur communique au destinataire tous les renseignements ayant trait aux clauses du contrat de transport.

Un autre point litigieux est celui de savoir si la lettre de voiture est un document par lequel l'expéditeur donne des instructions au chemin de fer.

De l'avis de plusieurs auteurs, la lettre de voiture assume cette fonction. Pour Schott*, la lettre de voiture donne au transporteur les instructions nécessaires concernant le lieu de destination et le nom du destinataire. Von Canstein, Nitzsche, Heckhausen**, soutiennent le même point de vue.

D'autres auteurs au contraire n'accordent pas ce rôle à la lettre de voiture, tels par exemple Goldschmidt, Eger, Reiss et d'autres encore***. Pour eux, une lettre de voiture au sens propre du terme ne contient en aucun cas des instructions destinées au transporteur.

Selon notre concept, la lettre de voiture de la C. I. M. est un titre qui contient des instructions destinées au chemin de fer. Pour que ce dernier puisse exécuter le transport de la marchandise conformément aux désirs de l'expéditeur, il devra recevoir de ce dernier les instructions nécessaires, notamment celles concernant le lieu de destination, le nom du destinataire, son adresse, la manière dont le transport devra s'effectuer, l'itinéraire que devra suivre la marchandise, etc. Le chemin de fer trouvera ces instructions dans la lettre de voiture. La C. I. M. va même assez loin dans ce domaine, puisqu'elle a prévu, par exemple, pour le cas où un empêchement au transport se présenterait, que l'expéditeur peut donner des instructions dans la lettre de voiture (art. 23 § 3). L'expéditeur peut aussi demander dans la lettre de voiture que la marchandise lui soit retournée d'office s'il survient un empêchement à la livraison (art. 24 § 1).

---

* Schott. Das Transportgeschäft (Endemann's Handbuch, Tome III, p. 303.)

** Von Canstein. Lehrbuch des österreichischen Handelsrechts. Tome II, 1896. p. 279.
Nitzsche. Die rechtliche Bedeutung des Frachtbriefes. Thèse. Borna-Leipzig 1910. p. 3.
Heckhausen. Bedeutung und Wirkung des Frachtbriefes. Thèse. Fribourg en Brisgau 1900. p. 6 - 7.

*** Goldschmidt. Op. cit., p. 741.
Eger. Das internationale Uebereinkommen über den Eisenbahnfrachtverkehr. p. 42.
Reiss. Die rechtliche Natur und die Bedeutung des Frachtbriefes. Thèse. Borna-Leipzig. 1902. p. 14 - 15.

Nous avons vu que la lettre de voiture était un titre déclaratif et un titre constitutif. Est-elle également un titre de légitimation ?

Sans hésitation aucune, nous pouvons conclure par la négative. Pendant toute la durée du transport, la lettre de voiture se trouve entre les mains du chemin de fer, et l'ayant droit à la marchandise ne peut se servir de ce titre comme légitimation. Or, seule la détention du titre permet de présumer qu'une personne est l'ayant droit. De plus, le destinataire acquiert un droit vis-à-vis du chemin de fer avant que la lettre de voiture ne soit en sa possession. En effet, au vu de l'art. 16 § 3 de la C. I. M., après l'arrivée de la marchandise à la gare destinataire, le destinataire a le droit de demander au chemin de fer de lui remettre la lettre de voiture et de lui livrer la marchandise.

En outre, la lettre de voiture de la C. I. M. ne peut pas être un papier-valeur et partant un titre représentant la marchandise transportée. Elle n'incorpore aucun droit, et le transfert du document n'équivaut pas à la remise de la marchandise.

L'art. 8 § 5 de la C. I. M. enlève au duplicata la qualité de connaissement, c'est-à-dire de papier-valeur. A plus forte raison la lettre de voiture ne pourra-t-elle pas répondre aux exigences posées par la définition des papiers-valeurs, puisque durant le transport ladite lettre se trouve non pas entre les mains de l'ayant droit, mais entre celles du chemin de fer.

Enfin, ajoutons encore que la lettre de voiture, de même que le duplicata, joue un rôle en matière de réclamations administratives. Quand la réclamation émane de l'expéditeur, il doit produire le duplicata, et lorsqu'elle est le fait du destinataire, ce dernier doit produire la lettre de voiture si ce titre lui a été remis (art. 40 § 3).

Qu'en est-il du duplicata de la lettre de voiture ?

D'après l'art. 8 § 5, al. 2 de la C. I. M., le duplicata n'a la valeur ni de la lettre de voiture accompagnant l'envoi, ni d'un connaissement.

Au vu de cet article d'une portée purement négative, deux constatations peuvent être faites. Premièrement, le duplicata ne saurait remplacer la lettre de voiture et il n'en constitue qu'une copie, c'est-à-dire une reproduction exacte ; deuxièmement, il n'a pas la valeur d'un connaissement.

Reprenons tout d'abord le premier point : le duplicata n'a pas la valeur de la lettre de voiture.

Le duplicata ne peut pas être comparé à cette dernière quant à son importance. La lettre de voiture accompagne la marchandise, tandis que le duplicata reste entre les mains de l'expéditeur. En effet, si le chemin de fer garde la lettre de voiture, il restitue en revanche le duplicata à l'expéditeur qui pourra le faire parvenir au destinataire. Le duplicata ne peut pas être destiné à accompagner la marchandise.

En opposition avec la lettre de voiture, il ne contient aucune instruction pour le chemin de fer, puisque durant tout le transport ce dernier ne possède pas de duplicata.

Tous les effets juridiques que la loi fait dépendre de la possession ou du transfert de la lettre de voiture ne sont pas reconnus au duplicata.

Par contre, le duplicata, comme la lettre de voiture, constitue un reçu quant à la remise au chemin de fer de la marchandise destinée à être transportée, et cela encore dans une plus grande mesure que pour la lettre de voiture, puisque le duplicata est restitué à l'expéditeur par le chemin de fer.

Dans bien des cas, le duplicata est un document par lequel l'expéditeur communique au destinataire tous les renseignements qui concernent les clauses du contrat de transport. Mais comme le plus souvent l'expéditeur fait parvenir immédiatement le duplicata au destinataire, ce dernier sera renseigné en tout premier lieu par ledit duplicata et non par la lettre de voiture accompagnant la marchandise.

Le deuxième point est que le duplicata n'a pas la valeur d'un connaissement.

Pas plus que la lettre de voiture, il est un papier-valeur, et partant un titre représentatif de la marchandise transportée. Nous n'insisterons pas sur ce dernier point, étant donné qu'un paragraphe spécial lui sera consacré.

Nous terminerons ce paragraphe en faisant remarquer que le duplicata assume deux fonctions principales.

Premièrement, sa présentation assure l'exercice du droit de disposition de l'expéditeur pendant un temps limité. Il n'incorpore pas le droit de disposition, et la remise du document n'opère pas le transfert du droit. Le duplicata devient un titre sans

valeur entre les mains de l'expéditeur à partir du moment où le destinataire est en possession de la lettre de voiture. La remise du duplicata par l'expéditeur entrave ce dernier dans l'exercice de son droit de disposition.

Dans sa deuxième fonction, le duplicata est un instrument de preuve. A ce titre, il établit la réception de la marchandise par le chemin de fer, la date de l'acceptation au transport, l'existence du contrat et les clauses de ce dernier, mais seulement à titre de copie de la lettre de voiture.

Le duplicata est un moyen de preuve secondaire, et en cas de divergence entre le contenu de la lettre de voiture originale et le duplicata, la première l'emporte.

Lorsque la lettre de voiture ne peut plus être présentée, il existe une présomption d'identité entre le contenu du duplicata et celui de l'original*.

Si le texte du duplicata n'est pas conforme à celui de la lettre de voiture, le chemin de fer invitera l'expéditeur à faire disparaître toute dissemblance. Ce dernier ne donne-t-il pas suite à cette requête, le chemin de fer pourra refuser le duplicata.

Enfin, d'après l'art. 8 § 5, le chemin de fer est tenu de certifier la réception de la marchandise et la date de l'acceptation au transport par l'opposition du timbre à date sur le duplicata.

C'est l'apposition du timbre à date qui confère au duplicata toute sa valeur juridique.

---

* Arrêt de la Cour supérieure de Sarrelouis du 4 juin 1930. (Bull. 1931, p. 2).

3. Duplicata et droit de disposition

§ 12. Généralités ; définition et nature juridique du droit de disposition

Nous l'avons vu, le contrat de transport est synallagmatique, c'est-à-dire que chacune des parties en présence possède des droits et se trouve astreinte à des obligations vis-à-vis de son co-contractant.

Dans ce contrat, le chemin de fer est un intermédiaire dont le rôle consiste à transférer la possession d'une marchandise des mains de l'expéditeur dans celles du destinataire. Des intérêts communs unissent l'expéditeur et le destinataire en ce sens que l'un et l'autre exigent du chemin de fer un transport de la marchandise qui soit en tous points conforme aux exigences posées par les clauses du contrat de transport.

N'oublions pas en outre que le contrat de transport se trouve le plus souvent en rapports étroits avec d'autres contrats qui en constituent la base et la raison d'être. Le transfert de la possession est considéré comme un élément fondamental non seulement du contrat de transport, mais encore, à titre d'exemple, du contrat de vente, de prêt, de dépôt, de gage, etc. Cela revient à dire que le chemin de fer, en effectuant le transfert de la possession de la marchandise, participe essentiellement à l'exécution de ces différents contrats. Ou mieux encore, ces derniers trouveront une exécution par l'intermédiaire du contrat de transport.

Dès lors, si l'on suppose que l'un ou l'autre des contrats précités (de vente, de gage, de prêt, etc.) soit exécuté à l'aide d'un contrat de transport, on peut se rendre compte de la complexité des droits concentrés à un moment donné sur la marchandise. Et à côté des droits passagers auxquels le contrat de transport donne naissance, il existera encore des droits de propriété, de jouissance et de garantie qui ne sauraient perdre leur force par le seul fait que la marchandise est l'objet d'un transport et que le chemin de fer a un droit de possession sur celle-ci.

Bien que durant le transport de la marchandise ces droits peuvent être appelés à prendre naissance, à se modifier ou à s'éteindre, il ne faut pas qu'il en résulte un état d'instabilité juridique. Une telle instabilité serait d'autant plus sensible que dans notre système perfectionné des échanges une circulation rapide des richesses est rendue nécessaire. Dès lors, les deux principes opposés de « rapidité » et de « sécurité » ne peuvent être conciliés

que par une délimitation exacte et minutieuse des droits des sujets en présence dans ces différents contrats. De plus, cette délimitation est dans l'intérêt aussi bien de l'expéditeur et du chemin de fer que du destinataire.

Un seul droit est de nature à nous intéresser tout spécialement ici, c'est le droit de disposition.

Si l'on consulte la définition donnée par Gerstner*, le droit de disposition est la faculté réservée à l'expéditeur ou au destinataire de donner au chemin de fer des instructions concernant la marchandise transportée.

Ainsi, un contrat de transport pourra subir une modification par une manifestation unilatérale de la volonté.

Quant à sa nature juridique, il est considéré comme un droit subjectif conféré au titulaire par la loi.

Si l'on veut serrer de plus près la nature juridique du droit de disposition, d'autres conclusions s'imposent encore. Le droit de disposition consiste exclusivement dans la faculté reconnue au titulaire de donner naissance à des effets juridiques de par sa seule volonté. En outre, comme ces effets portent exclusivement sur un rapport juridique existant, c'est-à-dire sur le contrat de transport, et qu'un acte unilatéral du titulaire du droit leur donne naissance, le droit de disposition peut encore être qualifié de droit subjectif secondaire, c'est-à-dire de droit formateur**.

Le fait que le droit de disposition est un droit formateur entraîne certaines conséquences.

Tout d'abord, de l'exercice de ce droit aucune insécurité juridique ne devra naître vis-à-vis d'un co-contractant. Son exercice ne pourra notamment pas dépendre de conditions, si ces dernières devaient engendrer un tel résultat.

En outre, il est en rapports étroits avec le contrat de transport quant à sa naissance, sa transmission et son extinction. La dépendance entre ces deux éléments est telle qu'il ne saurait être question de droit de disposition tant que le contrat de transport n'a pas été conclu, et, d'autre part, l'extinction de l'obligation contractuelle entraîne du même coup l'extinction du droit de disposition. La dépendance est identique en ce qui concerne la transmission de ce dernier, et le transfert du droit de disposition seul ne peut s'opérer.

---

* Gerstner. Das internationale Uebereinkommen. Berlin 1893. p. 252.

** Von Tuhr. Der allgemeine Teil des bürgerlichen Rechts. Leipzig 1910-1918. p. 133, 160-162.

Juridiquement, le droit de disposition est un droit général qui domine l'ensemble du contrat de transport.

Et maintenant la question se pose de savoir qui dans le contrat de transport aura le droit de disposer de la marchandise.

Différents systèmes peuvent être adoptés.

Un premier principe consiste à accorder le droit de disposer de la marchandise au destinataire exclusivement. Cette solution avait été admise par l'Avant-Projet suisse d'une Convention réglant les transports internationaux par chemins de fer de 1878. D'après ce Projet, l'expéditeur n'a un droit de disposition que s'il se le réserve par écrit dans la lettre de voiture. Toute la protection est accordée au destinataire.

Le droit de disposition peut aussi être conféré à l'expéditeur seul. Dans ce cas, il n'est transmis au destinataire qu'après l'arrivée de la marchandise à destination.

Cette solution a été adoptée par le Code de commerce italien et le Code de commerce portugais.

Une troisième possibilité consiste à avoir recours à un compromis cherchant à concilier tout à la fois les intérêts de l'expéditeur et ceux du destinataire. Le plus souvent, l'expéditeur aura seul le droit de disposer de la marchandise, mais ce principe sera tempéré par des exceptions consenties en faveur du destinataire.

Un compromis a été adopté notamment par le Code de commerce allemand et le C. O.

Enfin, une dernière solution se rencontre dans les législations qui admettent des lettres de voiture à ordre ou au porteur. Ici, le droit de disposition se transmet par endossement ou simple tradition.

Il en est ainsi notamment d'après le Code de commerce italien, le droit portugais et dans une certaine mesure d'après le droit allemand qui mentionne les bulletins de chargement à ordre pour les transports autres que ceux s'exécutant par voie ferrée.

Dans le contrat de transport international, le droit de disposition des parties est un problème tout à la fois complexe et délicat. Comme ce droit est appelé à jouer un grand rôle dans l'étude du titre de transport négociable, avec lequel il se trouve étroitement lié, son étude préalable sous l'empire de la C. I. M. s'impose. Il sera utile de faire ressortir clairement les rapports résidant entre ledit droit de disposition et le duplicata de la lettre de voiture.

§ 13. Le droit de disposition au point de vue matériel

Nous avons vu dans le paragraphe précédent que le droit de disposer de la marchandise transportée peut appartenir exclusivement au destinataire ou seulement à l'expéditeur, suivant qu'on surestime la protection à accorder soit au profit de l'un soit à l'avantage de l'autre. Ou bien encore une solution intermédiaire est possible.

C'est au côté d'un compromis que la C. I. M. s'est rangée.

D'après cette Convention, l'expéditeur a seul le droit de disposer de la marchandise jusqu'au moment où la lettre de voiture a été remise au destinataire ou lorsque ce dernier, après l'arrivée de la marchandise à la gare destinataire, demande au chemin de fer de lui remettre la lettre de voiture et de lui livrer la marchandise (art. 21 § 4 et 16 § 3).

L'expéditeur a l'obligation de créer non seulement une lettre de voiture, mais encore un duplicata qui dans le domaine du droit de disposition est appelé à remplir une de ses fonctions essentielles. L'expéditeur ne pourra pas modifier le contrat de transport s'il ne présente pas le duplicata au chemin de fer. L'exercice du droit de disposition est donc lié à la présentation du duplicata. Cette condition est destinée à protéger le tiers détenteur, soit dans la plupart des cas le destinataire.

Le chemin de fer qui se sera conformé aux ordres de l'expéditeur sans exiger la présentation du duplicata sera responsable du préjudice causé par ce fait au destinataire à qui le duplicata aurait été remis par l'expéditeur (art. 21 § 2).

En résumé, la situation telle qu'elle ressort de la C. I. M. se présente de la manière suivante :

Le droit de disposition, qui est réservé en principe à l'expéditeur, est entravé dans son exercice ou cesse de lui appartenir dans quatre cas :

Le premier cas est celui où l'expéditeur ne se trouve plus en possession du duplicata et ne peut ainsi le présenter lorsqu'il donne des ordres aux fins de modifier le contrat de tranport. Ici, il n'y a pas extinction pure et simple du droit de l'expéditeur. Ce droit continue à lui appartenir en principe, et seul l'exercice en est entravé. Le duplicata remplit donc une fonction purement négative, puisqu'il se borne à empêcher l'expéditeur d'exercer son droit.

En outre, par le fait que l'expéditeur ne peut plus représenter le duplicata, aucune transmission ne s'opère au profit du destinataire ou du tiers qui aurait le duplicata entre les mains. D'une part, la remise du duplicata n'entraîne pas la transmission du droit de disposer de la marchandise et, d'autre part, le fait de détenir le duplicata n'est pas suffisant pour pouvoir exercer ce droit. Les trois cas que nous devons encore citer sont une illustration de ce dernier principe.

Le deuxième cas est celui où la lettre de voiture a été remise au destinataire. Une différence essentielle sépare ici le texte de la C. I. M. de celui de la C. I. D'après cette dernière Convention, le droit de l'expéditeur, même muni du duplicata, cessait lorsque la marchandise étant arrivée à destination la lettre de voiture avait été remise au destinataire (art. 15 de la C. I.). La condition d'arrivée de la marchandise a été simplement supprimée par la C. I. M.

Dans le troisième cas, après l'arrivée de l'envoi, le destinataire a demandé au chemin de fer de lui remettre la lettre de voiture et la marchandise (art. 16 § 3).

Enfin, dans le dernier cas, le droit de disposition cesse d'appartenir à l'expéditeur lorsque le destinataire fait valoir en son propre nom, vis-à-vis du chemin de fer, les droits résultant du contrat de transport, en se basant sur le fait que la perte de la marchandise est établie ou que la marchandise n'est pas arrivée à l'expiration du délai prévu au § 1 de l'art. 30.

Dans ces trois derniers cas, l'expéditeur, bien que resté nanti du duplicata, perd le droit de disposition qui appartient dès lors au destinataire.

En principe, le droit de disposition appartient à l'expéditeur seul. L'art. 21 § 1 est clair : « L'expéditeur a seul le droit de modifier le contrat de transport... ». Ce droit lui appartiendra quelle que soit sa situation juridique dans le contrat de base. Peu importe qu'il soit propriétaire de la marchandise, vendeur, mandataire, que le destinataire ait payé tout ou partie du prix. Il suffit simplement qu'il revête la qualité d'expéditeur et figure comme tel sur la lettre de voiture.

Le législateur a reconnu ce droit à l'expéditeur pour plusieurs motifs.

Au moment de la conclusion du contrat de transport, une marchandise est remise par l'expéditeur au chemin de fer. Un

contrat de base, dont l'objet peut être à titre d'exemple une vente, un échange, la constitution d'un droit de gage, est la raison d'être du contrat de transport. Comme le transport international est généralement d'une assez longue durée, bien des circonstances peuvent venir modifier l'état de fait sur la base duquel les contrats ont été passés.

On peut citer à ce propos les fluctuations du marché qui conseillent peut-être un changement de direction de la marchandise ; les oscillations de prix plus ou moins importantes ; le fait que certaines marchandises sont vendues en cours de route seulement ; l'insolvabilité subite du destinataire désigné dans la lettre de voiture, d'où nécessité de modifier la destination de la marchandise ; le fait que l'expédition doit être partagée en cours de route et les parts envoyées à différents destinataires ; ou encore une manipulation peut le cas échéant devenir nécessaire.

C'est précisément aux fins de faciliter une adaptation aux fluctuations de la vie économique que la C. I. M. a accordé à l'expéditeur le droit de modifier le contrat de transport.

Ce droit ne peut cependant pas être illimité.

Les modifications que la C. I. M. permet d'apporter au contrat de transport sont énumérées par l'art. 21 § 1. Au vu de cet article, l'expéditeur a seul le droit de modifier le contrat de transport :

a) en retirant la marchandise à la gare expéditrice ;

b) en l'arrêtant en cours de route ;

c) en ajournant la livraison ;

d) en la faisant livrer au lieu de destination ou en tout autre point situé en deçà ou au delà, au destinataire indiqué sur la lettre de voiture ou à une autre personne ;

e) en ordonnant son retour à la gare expéditrice.
A moins de dispositions contraires des tarifs du chemin de fer expéditeur, sont acceptées les demandes de modification du contrat de transport tendant :

f) à l'établissement d'un remboursement ;

g) à l'augmentation, à la diminution ou au retrait du remboursement ;

h) à l'affranchissement des frais de transport et autres frais selon les modalités prévues au § 2 de l'art. 17, lettres a) à e) inclus et g).

Dans les cas visés aux lettres d) et e), l'expéditeur peut prescrire qu'une expédition faite en petite vitesse soit réexpédiée en grande vitesse ou inversement, à condition que la gare où le transport a été arrêté soit ouverte aux deux services. Il peut également indiquer le tarif à appliquer et l'itinéraire à suivre.

D'autres modifications que celles énumérées ci-dessus ne sont admises en aucun cas.

Les modifications au contrat de transport ne doivent jamais avoir pour effet de diviser l'envoi.

Ainsi en principe, au vu de cet article 21 § 1, aucune modification au contrat de transport n'est admise, si elle a pour effet de diviser l'envoi. De plus, sont « seules » autorisées parmi les modifications qui ne fractionnent pas l'envoi celles qui visent au retrait de la marchandise de la gare expéditrice, à l'arrêter en cours de route, à ajourner la livraison, à livrer à un autre lieu, à livrer à une personne autre que le destinataire originaire, à ordonner le retour à la gare expéditrice, à établir, augmenter, diminuer ou retirer un remboursement ou à affranchir des frais de transport et autres frais.

L'art. 21 de la C. I. M. accuse quelques modifications par rapport à l'article correspondant de la C. I. M. de 1924.

L'article a été remanié surtout en ce qui concerne le paragraphe 1, tandis que seuls certains alinéas des deux paragraphes suivants ont été modifiés. Le paragraphe 4 est resté sans changement.

Les desiderata des milieux commerciaux ayant trait à une plus ample révision du droit de modifier le contrat n'ont donc eu qu'un succès très limité lors de la Conférence de Rome.

Toutefois, certains avantages ont été acquis. Tout d'abord, le chemin de fer ne peut dégager sa responsabilité s'il n'exécute pas complètement les modifications apportées au contrat de transport. Ensuite, une expédition en petite vitesse peut être réexpédiée en grande vitesse ou inversement, à condition que la gare où le transport a été arrêté soit ouverte aux deux services.

Et maintenant, qu'en est-il des instructions de l'expéditeur en cas d'empêchements au transport et d'empêchements à la livraison.

Tout d'abord en cas d'empêchements au transport.

La C. I. M. ne donne aucune définition de l'expression « empêchement au transport ». L'art. 23 § 1 indique simplement

qu'elle n'est pas synonyme de « interruption de transport ». Par contre, cette notion est précisée par un arrêt du Tribunal fédéral*. Selon cet arrêt, la Convention entend par empêchements au transport avant tout les troubles d'exploitation au sens étroit, c'est-à-dire des interruptions de l'exploitation régulière du chemin de fer, soit par des phénomènes de la nature, tels que amas de neige, inondations, éboulements et autres, ou encore des accidents de chemin de fer.

La C. I. M. formule les règles applicables lorsqu'il y a empêchement au transport. Ces règles sont différentes suivant les cas qui sont au nombre de deux :

1. il existe une autre voie de transport ;
2. il n'existe pas une autre voie de transport, ou pour d'autres motifs la continuation du transport n'est pas possible.

Pour pouvoir être prise en considération, cette autre voie de transport doit être utilisable en fait. Elle doit en outre non seulement être inscrite sur la liste établie par l'Office central, mais encore, si elle ne conduit pas elle-même à destination, aboutir à une ligne remplissant cette condition d'inscription.

C'est au chemin de fer qu'il incombe de décider, au cas où une autre voie de transport existe, en s'inspirant des intérêts de l'expéditeur, s'il y a lieu de lui demander des instructions ou s'il est préférable de transporter d'office la marchandise en modifiant l'itinéraire. S'il prend cette dernière décision, le chemin de fer bénéficie des délais et des tarifs afférents à la voie qui est finalement utilisée, sauf s'il est en faute.

Le chemin de fer doit au contraire demander des instructions à l'expéditeur s'il n'y a pas d'autres voies de transport ou si pour d'autres motifs la continuation du transport n'est pas possible.

Une exception est apportée à ce principe en cas d'empêchement temporaire résultant des circonstances prévues à l'art. 5 § 5.

Ces règles découlent de l'art. 23 § 1 et 2.

Le § 2 de l'art. 23 diffère de celui de la C. I. M. de 1923. En effet, après les termes « s'il n'y a pas d'autre voie de transport » on a ajouté « ou si pour d'autres motifs la continuation du transport n'est pas possible ». L'intercalation du passage indiqué tient compte de certaines éventualités, car d'autres causes

* A.T.F. du 20 décembre 1923 (Bull. 1924, p. 270).

d'empêchement sont possibles, par exemple empêchement au transport ultérieur par suite de l'état de la marchandise, d'une interdiction de transport, des mesures d'autorités administratives, etc.

Remarquons que si le chemin de fer demande des instructions, c'est à l'expéditeur seul qu'il doit s'adresser. Peu importe que ce dernier soit ou non en possession du duplicata de la lettre de voiture.

La sanction de l'obligation qu'a le chemin de fer de demander des instructions à l'expéditeur consiste dans la faculté qu'a l'ayant droit à la marchandise de réclamer des dommages-intérêts si un préjudice lui a été causé du fait de la non observation de cette prescription.

L'expéditeur auquel des instructions sont demandées a en principe une liberté absolue pour prendre le parti que bon lui semble, à la condition toutefois de se conformer au mode de transmission prévu par la C. I. M. La seule exception au principe de la liberté de décision de l'expéditeur est formulée par le § 5 de l'art. 23. Elle concerne le cas où l'expéditeur ne se trouve plus en possession du duplicata.

Si, porte ce § 5, l'expéditeur n'est pas en possession du duplicata de la lettre de voiture, les instructions qu'il donne, dans les cas prévus au présent article, ne peuvent modifier ni la désignation du destinataire, ni le lieu de destination.

D'après la C. I. M. de 1924, une seconde exception existait encore au vu de l'art. 23 § 5, lettre b : « Il n'est pas donné suite... b) aux demandes de renvoi d'une marchandise dont la valeur ne couvre pas selon toute prévision les frais de réexpédition, à moins que le montant de ces frais ne soit payé ou garanti immédiatement ».

L'art. 23 § 4 a trait à la réglementation du droit de résiliation éventuel de l'expéditeur. Ce paragraphe précise en effet que l'expéditeur avisé d'un empêchement au transport peut résilier le contrat, à charge par lui de payer au chemin de fer, suivant le cas, soit le prix du transport pour le parcours déjà effectué, soit les frais préparatoires au transport, ainsi que tous ceux prévus par les tarifs, à moins que le chemin de fer ne soit en faute.

Quant à l'art. 23 § 8, il réglemente le cas où l'empêchement au transport disparaît avant l'arrivée des instructions de l'expéditeur. Si, d'après cet article, l'empêchement au transport vient à

cesser avant l'arrivée des instructions de l'expéditeur, la marchandise est dirigée sur sa destination sans attendre ses instructions, et l'expéditeur en est prévenu dans le plus bref délai possible.

Si en revanche l'expéditeur avisé d'un empêchement au transport ne donne pas dans un délai raisonnable des instructions exécutables, il sera procédé conformément aux règlements relatifs aux empêchements à la livraison en vigueur sur le chemin de fer sur lequel la marchandise a été retenue (art. 23 § 7).

L'art. 23 de la C. I. M., par rapport à l'article correspondant de la C. I. M. de 1924, contient deux nouveaux paragraphes.

Tout d'abord, le § 3 d'après lequel « l'expéditeur peut donner dans la lettre de voiture des instructions pour le cas où un empêchement au transport se présenterait. Si d'après l'appréciation du chemin de fer ces instructions ne peuvent pas être exécutées, le chemin de fer demande de nouvelles instructions à l'expéditeur ». Cette modification est très utile en particulier lorsqu'il s'agit du transport d'animaux vivants et d'envois sujets à une prompte détérioration qui de par leur nature ne sauraient être longtemps en route. En outre, on évite à l'expéditeur des frais de stationnement ou d'entrepôt et des frais d'avis.

Ensuite, le § 9 qui rend applicables les dispositions de l'art. 22 aux transports effectués en vertu de l'art. 23.

L'art. 24 s'occupe des empêchements à la livraison.

Cet article a subi plusieurs modifications, et nous les mentionnerons au fur et à mesure qu'elles se présenteront.

Différentes règles sont posées par la C. I. M. pour le cas d'empêchements à la livraison.

Lorsqu'il se présente des empêchements à la livraison de la marchandise, la gare destinataire doit en prévenir sans retard l'expéditeur par l'entremise de la gare expéditrice et demander ses instructions. Quand la demande en a été faite dans la lettre de voiture, cet avis doit être donné par télégraphe. L'expéditeur doit en outre être avisé directement, soit par écrit, soit par télégraphe, quand il l'a demandé dans la lettre de voiture. Les frais de cet avis sont à la charge de la marchandise (art. 24 § 1).

D'après la C. I. M. de 1924, l'avis doit être donné « immédiatement » par télégraphe. Ce mot « immédiatement » a été supprimé, plusieurs difficultés d'interprétation ayant surgi à ce sujet. Dans ce même paragraphe, une nouvelle phrase a été

ajoutée après la deuxième, aux fins de procurer de nouvelles facilités aux usagers. On a admis ainsi le droit de l'expéditeur d'être avisé directement soit par écrit soit par télégraphe, lorsqu'il en fait la demande dans la lettre de voiture.

Le fait que les frais d'avis sont à la charge de la marchandise a pour conséquence que le chemin de fer peut les réclamer a quiconque prend finalement possession de celle-ci.

Une seconde règle concerne le retour de la marchandise à l'expéditeur. D'après la C. I. M. de 1924, en aucun cas, quel que soit l'empêchement à la livraison, la marchandise ne pouvait être renvoyée d'office à l'expéditeur. La C. I. M. a adouci ce principe en y apportant une exception. L'expéditeur peut demander dans la lettre de voiture que la marchandise lui soit retournée d'office s'il survient un empêchement à la livraison (art. 24 § 1, al. 4).

Une troisième règle assure à l'expéditeur le droit de disposer de la marchandise même s'il n'a plus le duplicata entre les mains. En effet, d'après l'art. 24 § 1, al. 2, si le destinataire refuse la marchandise, l'expéditeur a le droit d'en disposer même s'il ne peut pas produire le duplicata de la lettre de voiture.

Une quatrième règle s'occupe du cas où le destinataire veut revenir sur son refus. Si, après l'avoir refusée, le destinataire se présente pour prendre livraison de la marchandise, celle-ci lui est livrée, à moins que la gare destinataire n'ait reçu, entre temps, des instructions contraires de l'expéditeur. Avis de cette livraison doit être donné immédiatement à l'expéditeur par une lettre recommandée dont les frais restent à la charge de la marchandise (art. 24 § 1, al. 3).

D'après une cinquième règle, les instructions de l'expéditeur doivent être données par l'intermédiaire de la gare expéditrice, à moins que les tarifs n'en disposent autrement (art. 24 § 1, al. 5). Cette disposition est nouvelle.

Une sixième règle renvoie à la loi du chemin de fer destinataire pour toutes les questions concernant les empêchements à la livraison qui ne trouvent pas une solution dans la C. I. M. L'art. 24 § 2 de cette Convention est clair : « Pour tout ce qui n'est pas prévu au § 1 du présent article et sous réserve des dispositions de l'art. 43, le mode de procéder, dans le cas d'empêchement à la livraison est déterminé par les lois et règlements en vigueur pour le chemin de fer chargé de la livraison ».

Enfin, deux nouvelles dispositions ont encore été ajoutées à l'article 24.

La première prévoit le cas où le produit de la vente de la marchandise est inférieur aux frais qui la grèvent. Si la marchandise a été vendue, le produit de la vente, déduction faite des frais grevant la marchandise, doit être mis à la disposition de l'expéditeur ; toutefois, si la lettre de voiture a été retirée, le produit net de la vente doit être mis à la disposition du destinataire. Si le produit est inférieur aux frais grevant la marchandise, l'expéditeur, ou si la lettre de voiture a été retirée, le destinataire est tenu de payer la différence.

La deuxième disposition se trouve dans le § 3 de l'art. 24 à teneur duquel les dispositions de l'art. 22 sont applicables aux transports effectués en vertu de l'art. 24.

§ 14. Le droit de disposition au point de vue formel

La C. I. M. ne se contente pas de prévoir, d'une part, que l'expéditeur a seul le droit de disposer de la marchandise jusqu'à un moment déterminé et, d'autre part, que le droit de disposition est limité quant à son contenu. Elle lie encore l'exercice de ce droit à des exigences d'ordre formel.

Pour les demandes de modifications au contrat de transport, ce formalisme se manifeste à un double point de vue. Tout d'abord elles doivent être remises à la gare expéditrice, et ensuite, certaines formes doivent être observées à peine de nullité.

Le premier principe découle de l'art. 21 § 3 aux termes duquel le chemin de fer ne donne suite aux modifications du contrat ordonnées par l'expéditeur que lorsqu'elles sont transmises par l'intermédiaire de la gare expéditrice. Ainsi, l'expéditeur n'aura pas la possibilité de s'adresser à une gare intermédiaire ou à la gare de destination. Il a été admis que la gare expéditrice était la mieux à même d'examiner le droit de disposition et l'identité de l'expéditeur.

Si la C. I. M. est stricte quant à l'obligation de présenter la demande de modification à la gare expéditrice, elle accorde en revanche une certaine latitude en ce qui concerne le mode de transmission.

D'après l'art. 21 § 3, al. 2, si l'expéditeur le demande, la gare destinataire ou la gare d'escale est prévenue à ses frais, par un télégramme ou par un avis téléphonique émanant de la gare expéditrice et confirmé par une déclaration écrite. Dans ce cas, à moins que le tarif direct international ou d'autres accords entre les chemins de fer intéressés n'en disposent autrement, la gare destinataire ou la gare d'escale doit s'abstenir soit de remettre la lettre de voiture, soit de livrer la marchandise au destinataire, soit enfin de procéder à la réexpédition de l'envoi jusqu'à ce qu'elle ait reçu la déclaration écrite.

Le mode de transmission normal se présente sous la forme de lettres et une demande de l'expéditeur est nécessaire pour que le chemin de fer soit tenu de recourir à la voie télégraphique ou à un avis téléphonique. Remarquons en passant que le texte correspondant de la C. I. M. de 1924 ne permettait pas à l'expéditeur d'exiger que la gare expéditrice prévienne par téléphone la gare d'escale ou la gare destinataire.

En principe, la gare destinataire ou la gare d'escale n'est pas autorisée soit à remettre la lettre de voiture, soit à livrer la

marchandise au destinataire, soit à procéder à la réexpédition de l'envoi tant qu'elle n'a pas reçu la déclaration écrite. La seule exception consentie à cette règle par la C. I. M. est celle où le tarif direct international ou d'autres accords entre les chemins de fer intéressés en disposent autrement.

D'autres conditions de forme sont encore édictées par la C. I. M. D'après l'art. 21 § 2, les modifications au contrat de transport doivent être données au moyen d'une déclaration écrite rédigée conformément aux dispositions de l'art. 6 § 2, al. 2, signée par l'expéditeur et conforme au formulaire constituant l'Annexe IV à la C. I. M. Cette déclaration doit être répétée sur le duplicata de la lettre de voiture qui sera présenté en même temps au chemin de fer et rendu par ce dernier à l'expéditeur. Le chemin de fer qui se sera conformé aux ordres de l'expéditeur sans exiger la présentation de ce duplicata sera responsable du préjudice causé par ce fait au destinataire à qui ce duplicata aurait été remis par l'expéditeur. Quand l'expéditeur demande l'augmentation, la diminution ou le retrait d'un remboursement, il doit produire le titre qui lui a été primitivement délivré. En cas d'augmentation ou de diminution de remboursement, ce titre est, après rectification, rendu à l'intéressé ; il est retiré des mains de ce dernier en cas de remboursement.

Une déclaration quelconque ne saurait donc suffire : elle doit être faite par écrit et conforme au formulaire de l'Annexe IV à la C. I. M. En outre, la déclaration en question doit porter la signature de l'expéditeur et être rédigée conformément aux dispositions de l'art. 6 § 2, al. 2.

Si l'une ou l'autre des exigences formulées par l'art. 21 § 2 vient à faire défaut, la modification au contrat ordonnée par l'expéditeur est nulle et non avenue (art. 21 § 2, al. 4).

Quant au fait que la déclaration doit être répétée sur le duplicata de la lettre de voiture, il se justifie pleinement. Avant la livraison déjà, très souvent le destinataire paie la marchandise a l'expéditeur, ou encore une banque consent des avances sur ladite marchandise. La sécurité des transactions ne serait assurée ni au destinataire ni à la banque, si l'expéditeur pouvait en tout temps les léser en faisant usage de son droit de disposition. Comme l'exercice de ce droit est lié à la présentation du duplicata, le destinataire et la banque trouveront le moyen de se protéger contre toute modification au contrat de transport en exigeant de l'expéditeur la remise de ce titre. Ainsi, en prévoyant

que la déclaration doit être répétée sur le duplicata, la C. I. M. désire protéger les tiers, et particulièrement le destinataire.

Lorsque l'expéditeur demande l'augmentation, la diminution ou le retrait d'un remboursement, le fait qu'il doit produire le titre à lui primitivement délivré ne le dispense nullement de présenter en même temps le duplicata.

Une remarque encore. On peut se demander si le chemin de fer qui a accepté à tort une demande de modification envoyée en violation des formes spécifiées par la C. I. M. a le droit d'exiger la régularisation et si le dommage, résultant du retard causé par cette régularisation, doit être réparé par lui.

La jurisprudence* a admis le droit du chemin de fer d'exiger la régularisation et affirmé en outre que l'ayant droit à la marchandise ne peut réclamer aucune indemnité.

Et maintenant qu'en est-il des demandes de modifications au contrat de transport régulièrement formées et transmises ?

Au vu de l'art. 22 § 1 de la C. I. M., un principe général peut être dégagé. Les modifications que l'expéditeur a le droit d'apporter au contrat de transport ont un caractère obligatoire pour le chemin de fer.

Cette règle souffre deux exceptions.

La première a trait aux modifications qui tendent soit à établir, à augmenter, à diminuer ou à retirer un remboursement, soit à l'affranchir des frais de transport et autres frais. De telles modifications sont en principe obligatoires pour le chemin de fer sauf — et là réside l'exception — dispositions contraires des tarifs du chemin de fer expéditeur. Par conséquent, si des tarifs du chemin de fer expéditeur le prévoient, des modifications de cette nature ne seront pas obligatoires pour le chemin de fer qui aura la faculté de les accepter et non l'obligation.

Sur ce point, la C. I. M. a subi des changements par rapport à la C. I. M. de 1924. D'après cette dernière, le chemin de fer avait en outre la faculté d'accepter, à la demande de l'expéditeur, des modifications au contrat de transport tendant à l'établissement, à l'augemntation, à la diminution ou au retrait d'un remboursement, ou bien à l'affranchissement des envois : ces modifications étaient admises par le chemin de fer sans aucune garantie pour leur exécution. Ainsi, en opposition avec la C. I. M., ces modifi-

* Arrêt de la Cour de Gênes du 16 décembre 1906 (Bull. 1907, p. 368).

cations n'étaient jamais obligatoires pour le chemin de fer. En outre, ce dernier admettait les modifications sans aucune garantie pour leur exécution. Cette disposition peu équitable a été supprimée par la C. I. M., étant donné qu'on ne pouvait admettre, en effet, en cas d'inexécution de l'ordre donné par l'expéditeur, que le chemin de fer se refuse à toute responsabilité même pour dol ou faute lourde.

La seconde exception concerne les modifications au contrat de transport prévues par l'art. 21 § 1, al. 1, de la C. I. M.

En effet, d'après l'art. 22 § 1, le chemin de fer ne peut ni se refuser à l'exécution des ordres dont il est fait mention à l'art. 21 § 1, al. 1, ni apporter des retards ou des changements dans cette exécution, sauf dans les cas ci-après :

a) l'exécution n'est plus possible au moment où les ordres parviennent au chemin de fer qui doit les exécuter ;

b) l'exécution est de nature à troubler le service régulier de l'exploitation ;

c) l'exécution est en opposition, lorsqu'il s'agit d'un changement de la gare destinataire, avec les lois et règlements en vigueur dans les Etats à emprunter, notamment au point de vue des prescriptions des douanes, octrois, autorités fiscales ou de police et autres autorités administratives ;

d) la valeur de la marchandise, lorsqu'il s'agit d'un changement de la gare destinataire, ne couvre pas, selon toute prévision tous les frais de transport dont cette marchandise sera grevée à l'arrivée à sa nouvelle destination, à moins que le montant de ces frais ne soit payé ou garanti immédiatement.

L'art. 22 § 1 de la C. I. M. ne diffère guère de celui de la C. I. M. de 1924, si ce n'est par une précision apportée à la lettre a). On a ajouté après « chemin de fer » les mots « qui doit les exécuter ».

Une dernière question se pose encore. Que faut-il penser du droit de disposition tel qu'il est réglementé par la C. I. M. ?

A notre point de vue, le droit de disposition, tel qu'il se dégage de ladite Convention, ne répond pas aux exigences du commerce et une adaptation rapide aux fluctuations de la vie économique se trouve paralysée par les articles 21 et 22 de la C. I. M. Un mécanisme aussi compliqué et aussi lent ne permet

que rarement aux modifications du contrat de transport de produire leurs effets au moment désiré, et ceci notamment lorsque l'expéditeur s'est déjà dessaisi du duplicata aux fins d'obtenir le paiement de la marchandise.

On a prétendu que la gare expéditrice était la plus apte à examiner le droit de disposition et d'identité de l'expéditeur. Selon notre concept, un tel principe ne peut avoir un caractère général. Et si dans bien des cas il se justifie, dans d'autres au contraire, qui à notre avis sont les plus nombreux, il n'atteint pas son but. Que penser notamment d'une gare expéditrice où le trafic marchandise est très dense ? Elle ne connaîtra pas les expéditeurs et sa tâche ne s'en trouvera nullement facilitée par rapport à une autre gare. D'autre part, très souvent l'expéditeur charge un tiers de remettre au chemin de fer la marchandise, la lettre de voiture et le duplicata. Plus encore, une telle formalité peut dans certains cas empêcher l'expéditeur d'exercer son droit de disposition, sans compter d'ailleurs les frais supplémentaires qui ne manqueront pas d'être imposés à ce dernier. Dès lors, pourquoi subordonner l'exercice du droit de disposition à une exigence formelle aussi rigide ?

Il est vrai qu'on pourrait assouplir cette dernière en lui conférant un caractère facultatif, et l'expéditeur aurait la possibilité de s'en référer non seulement à la gare expéditrice, mais encore à une autre gare, celle de destination, par exemple. Mais à notre point de vue, le manque de souplesse que l'on reproche, non sans raison d'ailleurs, à l'art. 21 de la C. I. M. ne se trouverait nullement diminué d'une façon notable par de telles améliorations. Le remaniement doit être plus profond, comme nous aurons l'occasion de le constater plus loin.

Nous avons vu en outre qu'une adaptation rapide aux fluctuations de la vie économique est également entravée par le fait que l'expéditeur seul peut en principe apporter des modifications au contrat de transport.

Maints auteurs ont déjà fait cette remarque.

Pour Woznianski*, le manque de souplesse que l'on reproche aux documents de transports internationaux provient avant tout du fait qu'aux termes de la C. I. M. le droit de disposition constitue pour ainsi dire une prérogative de l'expéditeur. Bien

* Bull. 1931, p. 373.

que conformément aux normes du droit commun relatives au contrat de vente, les risques de transport soient supportés par le destinataire, celui-ci n'a néanmoins pendant toute la durée du transport presque aucun pouvoir sur la marchandise dont il prendra livraison. Sans renverser l'édifice juridique de la lettre de voiture, on pourrait cependant dans une grande mesure donner satisfaction aux postulats du commerce qui demandent un assouplissement du contrat de transport, par la mise en équilibre des droits respectifs de l'expéditeur et du destinataire. Tout en respectant le caractère juridique du duplicata, il conviendrait ainsi de mieux répartir entre l'expéditeur et le destinataire le droit de modifier le contrat de transport.

D'après Blume, le contrat de transport doit tenir compte du contrat de vente en tant que celui-ci constitue l'acte juridique de base qui engendre le transport, et à ce point de vue il convient de sauvegarder les droits du destinataire vis-à-vis de l'expéditeur *.

Quant à Friebe ** et Lœning ***, ils se prononcent dans le même sens.

Remarquons en outre, que déjà lors des délibérations de 1923 la réglementation des questions relatives à la situation juridique du destinataire avait été longuement discutée. Les délégués, dans leur majorité, semblaient inspirés des normes de la C. I. en admettant toutefois qu'à les introduire telles quelles dans la C. I. M. de 1924 on ne protégerait pas suffisamment l'acquéreur qui aurait acheté et payé une marchandise à l'étranger.

En résumé, on constate aisément, étant donné que la C. I. M. accorde le droit de disposition à l'expéditeur seul, que la tendance se fait jour au sein de la doctrine de faire bénéficier le destinataire d'une protection plus évidente. Ainsi, sans apporter au droit de disposition un remaniement fondamental, on se contente d'améliorations de détails visant à parfaire un compromis. Or, à notre point de vue, malgré tous les perfectionnements dont il pourrait faire l'objet, jamais un tel compromis ne sera de nature à donner entière satisfaction. A plus forte raison en

---

* Blume. Internationales Uebereinkommen vom 14 Oktober 1890. Berlin 1910, p. 105.

** Friebe. Juristische Wochenschrift, No 38, p. 2305.

*** Loening. Op. cit., p. 403 et s.

sera-t-il de même si le droit de disposition est accordé exclusivement soit à l'expéditeur soit au destinataire.

Les auteurs prétendant que le droit de disposition doit être accordé exclusivement au destinataire ou au contraire seulement à l'expéditeur ont à notre avis autant d'arguments à invoquer à l'appui de leur thèse que ceux dont le désir va vers l'adoption d'un compromis.

Supposons tout d'abord que le contrat de base se présente sous la forme d'un contrat de vente, d'après les clauses duquel le prix doit être acquitté par l'acheteur-destinataire avant que la marchandise ne soit remise au transport. Dans ce cas, il est incontestable qu'au moment où le prix a été payé par l'acheteur-destinataire, ce dernier seul devrait avoir le droit de disposer de la marchandise dès qu'elle a été remise au chemin de fer pour être transportée. Reconnaître ici un droit de disposition au vendeur-expéditeur apparaît comme un non-sens.

En revanche, on peut supposer un autre contrat de vente d'après lequel le prix de la marchandise ne sera acquitté par l'acheteur-destinataire qu'après l'arrivée de celle-ci à destination. Pas le moindre doute ne peut naître, et dans ce cas le droit de disposer de la marchandise devrait être conféré au vendeur-expéditeur.

Si à eux seuls ces deux exemples suffisent à prouver que le droit de disposition ne peut pas être réglementé d'une façon rigide, à plus forte raison en sera-t-il ainsi en face de toutes les variantes susceptibles de se multiplier à l'infini dans la vie économique.

La base du contrat de transport peut être constituée non seulement par différentes formes de contrats de vente, mais encore par d'autres contrats. Un rapport des plus étroits réside entre le contrat de base et le droit de disposition du contrat de transport. Normalement, ce sont les clauses du contrat de base, et partant l'intention des parties, qui devraient être déterminantes quant au fait de savoir à qui doit revenir le droit de disposition. Pour que ce droit acquière la souplesse désirable lui permettant de s'adapter sans cesse aux fluctuations de la vie éco-

nomique, le chemin de fer devrait donc dans chaque cas s'en rapporter aux clauses du contrat de base pour déterminer qui dans le contrat de transport aurait le droit de disposer de la marchandise. Une telle manière de faire serait naturellement inadmissible, et le remède ne manquerait pas d'être pire que le mal.

La réglementation du droit de disposition jouera son véritable rôle au moment où elle permettra à celui-ci de s'adapter parfaitement à tous les cas susceptibles de se présenter dans la vie économique. Un tel but ne pourra être atteint que par une réforme fondamentale. Le document de transport devra être rendu négociable.

Comme l'adoption d'un duplicata à ordre n'a pu avoir lieu dans la C. I. M., la souplesse du droit de disposition a dû être sacrifiée. Dans ces conditions, toute réforme apportée aux articles de la C. I. M. touchant ce droit n'entraînerait que des améliorations de détails.

Le document de transport négociable seul pourrait établir un contact étroit entre le contrat de base et le contrat de transport, et de ce fait lui seul également permettrait au droit de disposition de s'adapter parfaitement à toutes les circonstances de la vie économique.

Avec un duplicata papier-valeur, la cohésion entre le droit de disposition et le titre serait telle que le transfert du droit ne pourrait s'effectuer sans la remise du document. De plus, comme le papier-valeur est un titre destiné essentiellement à circuler, on assurerait au droit de disposition toute la souplesse et la mobilité désirables en l'incorporant au document.

En introduisant le titre de transport négociable, il n'appartiendrait plus à la C. I. M. d'attribuer arbitrairement le droit de disposition, sans s'inquiéter si cette attribution est en contradiction ou non avec les faits, mais au contraire seraient déterminantes la volonté et la commune intention des parties telles qu'elles ressortent des clauses du contrat de base.

4. Duplicata, droit de possession et droit de propriété

§ 15. Duplicata et droit de possession

Il ne suffit pas d'étudier les rapports existant entre le duplicata de la lettre de voiture et le droit de disposition. D'autres droits encore sont appelés à jouer un rôle vis-à-vis de ce document ; ce sont le droit de possession et le droit de propriété.

Ce paragraphe sera consacré au droit de possession.

Depuis le moment où la marchandise se trouve entre les mains de l'expéditeur jusqu'à celui où le destinataire l'aura en sa possession, elle passera par différentes phases.

Au vu des dispositions de la C. I M., nous en admettrons cinq qui sont les suivantes :

1) l'expéditeur remet la marchandise au chemin de fer ;
2) la marchandise en cours de route ;
3) arrivée de la marchandise à la gare destinataire ;
4) le destinataire se trouve dans l'un des cas prévus par les art. 21 § 4 et 16 § 3 de la C. I. M.
5) la marchandise est remise au destinataire.

Qu'en sera-t-il du droit de possession au cours de ces différents stades ?

Nous savons que d'après la C. I. M. la création d'un duplicata est obligatoire. Dès lors, deux possibilités peuvent se présenter, ou bien le duplicata reste entre les mains de l'expéditeur ou bien ce dernier remet ce document à un tiers, au destinataire par exemple.

Nous examinerons tout d'abord les cinq stades parcourus par la marchandise en admettant que le duplicata reste entre les mains de l'expéditeur.

1. La première phase est celle où l'expéditeur remet au chemin de fer la marchandise accompagnée de la lettre de voiture et du duplicata. Le chemin de fer accepte la marchandise et la lettre de voiture et restitue le duplicata à l'expéditeur qui le garde. Peu importe que l'expéditeur soit pro-

priétaire de la marchandise ou non. Le seul fait pertinent est de savoir qu'il a un droit de possession sur celle-ci au moment où il va la remettre au chemin de fer. Il s'agit d'un droit de possession direct.

Lorsque la marchandise lui est remise, le chemin de fer, qui assume le rôle d'intermédiaire dans le transfert de la possession, ne devient pas simple détenteur, mais il acquiert un droit de possession direct.

La simple détention est exclue par les termes de l'art. 25 de la C. I. M. qui prévoit un droit de gage au profit du chemin de fer. Or un droit de gage ne pourrait être reconnu à celui-ci s'il n'avait qu'une simple détention sur la marchandise. Un droit de possession est nécessaire. D'après cet article 25, le chemin de fer a sur la marchandise les droits d'un créancier gagiste pour la totalité des créances indiquées à l'art. 20. Ces droits subsistent aussi longtemps que la marchandise se trouve en « possession » du chemin de fer ou d'un tiers qui la détient pour lui.

Quant à l'expéditeur, son droit de possession direct se transforme en un droit de possession indirect. L'expéditeur acquiert seul en outre le droit de disposer de la marchandise.

2. La deuxième phase concerne la marchandise en cours de route. Ici aucun changement n'intervient. L'expéditeur a un droit de possession indirect sur la marchandise et le chemin de fer un droit de possession direct. Quant au droit de disposition, il continue à appartenir à l'expéditeur seul, qui en outre en aura l'exercice puisqu'il détient le duplicata.

Au cours du transport, le destinataire n'est pas encore partie au contrat et par conséquent il n'a aucun droit de possession à faire valoir sur la marchandise. Il se trouve tout simplement dans l'expectative *.

3. La troisième phase est celle de l'arrivée de la marchandise à la gare destinataire.

La question du droit de possession dans ce troisième stade

* Prizibilla. Erwerb und Verlust des mittelbaren Besitzes. Thèse. Fribourg en Brisgau 1905, p. 48 et s.

a été discutée dans la doctrine *, et les conceptions émises par les auteurs sont fort différentes.

D'après Cosack **, le destinataire acquiert un droit de possession indirect sur la marchandise dès qu'elle est arrivée à la gare de destination. Cependant, comme le droit de possession de l'expéditeur subsiste encore, ce dernier et le destinataire sont titulaires d'un droit de possession commun.

A notre point de vue, un droit de possession exercé conjointement par l'expéditeur et le destinataire ne saurait être admis. Il suffit, pour en arriver à cette conclusion, de s'en rapporter au rôle du contrat de transport. Ce dernier est destiné à permettre l'exécution d'un contrat de base qui lui a donné naissance.

Supposons un contrat de base se présentant sous la forme d'un contrat de vente passé entre un acheteur et un vendeur résidant tous deux sur la même place. Il n'y aura pas besoin d'avoir recours au chemin de fer pour exécuter le contrat, et le vendeur aura la possibilité de transférer la possession de la marchandise à l'acheteur en la lui remettant directement. Dans un tel cas, à aucun moment on ne pourra affirmer que le vendeur et l'acheteur auront un droit de possession ou de propriété commun sur la marchandise. Dès lors, pourquoi admettre un droit de cette nature lorsqu'un contrat de vente ne peut être exécuté qu'à l'aide d'un contrat de transport ?

Par rapport au cas précédent, il n'y a absolument rien de modifié quant au droit de possession, et la remise de la marchandise, au lieu d'intervenir directement, s'effectue par l'intermédiaire du chemin de fer.

Selon nous, la question de savoir s'il peut y avoir un droit de possession exercé en commun par l'expéditeur et le destinataire ne se pose pas. Tout au plus des doutes peuvent-ils naître

---

* Wolf. Die Ware (Ehrenberg's Handbuch für das gesamte Handelsrecht, Tome IV, 1ère partie, p. 29).

Staub. Kommentar zum deutschen Handelsgesetzbuch. 1926-27. § 433.

Düringer-Hachenburg. Das Handelsgesetzbuch vom 10. Mai 1897. Mannheim 1904-05. Tome III. § 433.

Funk. Die dinglichen Wirkungen des Frachtbriefduplikats. Thèse. Tübingen 1929. p. 20.

Lehmann-Ring. Das Handelsgesetzbuch für das Deutsche Reich. Berlin 1901. Tome II, § 433.

** Cosack. Lehrbuch des Handelsrechts. 1923. § 146.

quant au fait de savoir à quel moment l'expéditeur perd son droit de possession au profit du destinataire. Un droit de possession commun, selon nous, se trouve tout aussi bien exclu qu'un droit de disposition susceptible à un moment donné d'être exercé conjointement par l'expéditeur et le destinataire.

Une conception toute différente est émise par Kniep * et Senckpiehl **. D'après ces auteurs, le destinataire seul a un droit de possession indirect sur la marchandise à partir du moment où celle-ci est arrivée à la gare destinataire.

Au vu de la C. I. M., nous ne pouvons abonder dans le sens de ce concept. En principe, le simple fait de l'arrivée de la marchandise à la gare destinataire ne saurait inciter à admettre que le destinataire seul acquiert un droit de possession indirect. Selon nous, il ne suffit pas, aux termes de l'art. 16 § 3 de la C. I. M., qu'après l'arrivée de la marchandise à la gare de destination le destinataire ait le droit de demander au chemin de fer de lui remettre la lettre de voiture et de lui livrer la marchandise pour qu'un droit de possession lui soit conféré. Il faut encore qu'il fasse valoir son droit. Dans ce cas, deux conditions sont donc nécessaires pour que le destinataire acquière un droit de possession sur la marchandise ; d'une part, cette dernière doit être arrivée à la gare destinataire et, d'autre part, le destinataire doit faire valoir son droit résultant du contrat de transport. Or, dans ce troisième stade, une seule condition est remplie : la marchandise est arrivée à la gare destinataire.

L'arrivée de la marchandise à la gare destinataire peut être nécessaire mais n'est pas suffisante pour que le droit de possession s'en trouve influencé. Dans le cas de l'art. 16 § 3, elle est nécessaire mais non suffisante. Par contre, dans le cas de l'art. 21 § 4, elle n'est pas nécessaire, et le destinataire acquiert un droit de possession indirect lorsque la lettre de voiture lui a été remise, même si cette remise a lieu avant l'arrivée de la marchandise à la gare de destination.

En principe, dans ce troisième stade, l'expéditeur a encore, selon nous, un droit de possession indirect et le chemin de fer

---

* Kniep. Der Besitz des bürgerlichen Gesetzbuches. Jena 1900. p. 143.

** Senckpiehl. Das Eisenbahntransportgeschäft nach deutschem Recht. Berlin 1909, p. 69.

un droit de possession direct. Quant au droit de disposition, il continue à appartenir, en principe également, à l'expéditeur seul.

4. La quatrième phase est celle où le destinataire se trouve dans l'un des cas prévus par les articles 21 § 4 et 16 § 3 de la C. I. M.

Pour Cosack *, après la remise de la lettre de voiture au destinataire, le droit de possession commun de l'expéditeur et du destinataire s'éteint, et ce dernier acquiert seul un droit de possession indirect sur la marchandise.

Pour Hellwig **, le destinataire bénéficie d'un droit de possession au moment où il a seul le droit d'exiger la livraison de la marchandise et dès que l'accord de l'expéditeur et du destinataire se manifeste dans ce sens. Hellwig ne dit pas quand cet accord doit intervenir.

Une conception toute différente est émise par Wolff, Bruns et Funk ***. Selon eux, bien que le droit de disposition s'éteigne, l'expéditeur conserve le droit d'exiger la livraison de la marchandise. Dès lors, dans cette quatrième phase, la situation reste la même que dans la troisième ; l'expéditeur et le destinataire conservent un droit de possession commun sur la marchandise.

Une telle opinion ne saurait être soutenue, et nous l'avons d'ailleurs déjà combattue dans la phase précédente.

A notre point de vue, il existe un rapport étroit entre le droit de possession, d'une part, et le droit de disposition, d'autre part. Lorsque l'expéditeur perd son droit de disposition, il n'a plus du même coup un droit de possession sur la marchandise. Les causes d'extinction sont donc les mêmes et pour le droit de possession et pour le droit de disposition.

D'après l'art. 21 § 4 de la C. I. M., le droit de modifier le contrat de transport s'éteint, même si l'expéditeur est muni du

---

* Cosack. Op. cit. § 146.

** Hellwig. Verträge auf Leistung an Dritte. 1899. p. 345, 491.

*** Wolff. Die Ware. Op. cit., p. 29.
Bruns. Besitzerwerb durch Interessenvertreter. Tübingen 1910, p. 126.
Funk. Op. cit., p. 21.

duplicata, lorsque la lettre de voiture a été remise au destinataire. Dans ce premier cas, le droit de disposition s'éteint, peu importe que la lettre de voiture ait été remise avant ou après l'arrivée de la marchandise à la gare destinataire. Seule la remise de la lettre de voiture est ici déterminante.

Un deuxième cas est prévu par l'art 16 § 3. Le droit de disposition s'éteint, après l'arrivée de la marchandise à la gare destinataire, lorsque le destinataire demande au chemin de fer de lui remettre la lettre de voiture et de lui livrer la marchandise. Le droit de disposition de l'expéditeur subsistera donc si le destinataire demande au chemin de fer de lui remettre la lettre de voiture avant que la marchandise ne soit arrivée à destination.

Selon nous, dans ces deux cas le droit de possession de l'expéditeur s'éteint en même temps que son droit de disposition Un premier point est donc déjà élucidé : l'expéditeur dans ce quatrième stade perd son droit de possession indirect sur la marchandise.

Et maintenant, qu'en est-il du droit du destinataire ?

On a beaucoup discuté dans la doctrine * la question de savoir si le droit de disposition de l'expéditeur s'éteint véritablement au moment où il passe au destinataire.

A notre point de vue, dans les cas prévus par les art. 21 § 4 et 16 § 3, le droit de disposition s'éteint véritablement. D'ailleurs le texte ne laisse subsister aucun doute à ce sujet : « Le droit de modifier le contrat de transport « s'éteint »... ». Au moment où le droit de l'expéditeur s'éteint, le destinataire à son tour acquiert un droit de disposition. A partir de ce moment, le chemin de fer doit se conformer aux ordres du destinataire, sous peine d'être responsable envers lui des conséquences de leur inexécution dans les conditions déterminées au titre III (art. 21 § 4).

* Staub. Kommentar zum deutschen Handelsgesetzbuch. § 433.
Makower. Handelsgesetzbuch. 1907. § 433.
Hofstetter. Op. cit , p. 22-23.

Ce droit n'est cependant pas aussi étendu que celui de l'expéditeur. Le destinataire n'a pas le droit de modifier le contrat de transport, et ses ordres, pour être valables, doivent rester dans le cadre de celui-ci.

L'acquisition du droit de disposition permet du même coup au destinataire d'avoir un droit de possession indirect sur la marchandise. Dès lors, dans cette quatrième phase, d'une part, l'expéditeur perd ses droits de possession indirect et de disposition et, d'autre part, le destinataire en devient titulaire. Quant au chemin de fer, il conserve son droit de possession direct. 5. La cinquième phase est celle où la marchandise est remise au destinataire. Ici aucune difficulté ne se présente, et le chemin de fer perd son droit de possession direct au profit du destinataire.

Nous avons examiné les différentes phases parcourues par la marchandise en supposant que le duplicata était resté entre les mains de l'expéditeur. Nous admettons maintenant que le duplicata a été remis au destinataire.

Le duplicata est créé surtout à l'effet de protéger le tiers détenteur, et partant le destinataire. Son rôle principal consiste à limiter l'exercice du droit de disposition de l'expéditeur. La remise du document n'opère le transfert ni du droit de disposition ni du droit de possession. Nous ne pouvons en conséquence admettre l'opinion des auteurs * selon laquelle l'expéditeur exerce son droit de disposition ou de possession en commun avec le destinataire, à partir du moment où ce dernier a le duplicata entre les mains.

Comme d'après l'art. 8 § 5 le duplicata n'a pas la valeur d'un connaissement et que d'autre part son rôle est essentiellement négatif, la remise de ce document au destinataire n'exercera aucune influence sur le droit de disposition et le droit de

---

* Cosack. Op. cit., p. 454.
Pott. Das Verfolgungsrecht in seinem Verhältnis zu den Wirkungen des Frachtbriefes Frachtbriefduplikates, Konossaments und Ladescheines. Thèse. Heidelberg 1910. p. 25.
Schröder. Der Eigentumsübergang bei versendeten Sachen. (Z.H.R. Tome 51, p. 44 et s).

possession tels qu'ils ont été étudiés au cours des différentes phases suivies par la marchandise.

Il est vrai que les droits de possession et de disposition peuvent trouver une règlementation dans le contrat de base. Mais ne l'oublions pas, les normes régissant ce dernier ont un caractère dispositif, tandis que celles sous l'empire desquelles tombe le contrat de transport international sont au contraire nettement impératives, et les parties ne peuvent y déroger.

Les sujets au contrat de base pourront fort bien prévoir une règlementation différente de celle admise par la C. I. M. Il leur sera loisible notamment d'admettre un droit de disposition autre que celui prévu par cette convention. Ils pourront convenir également que la remise du duplicata au destinataire entraînera un transfert, au profit de celui-ci, du droit de disposer de la marchandise. Cependant, de telles clauses ne déploieront leurs effets qu'entre les parties et ne seront nullement opposables au chemin de fer.

§ 16. Duplicata et droit de propriété

Il est encore un autre rapport important qui demande à être examiné, c'est celui résidant entre le duplicata et le droit de propriété.

Le plus souvent, deux contrats sont en présence, soit le contrat de base, d'une part, et le contrat de transport, d'autre part. Dans la majeure partie des cas, ce dernier est destiné à permettre l'exécution du premier.

Tandis que les dispositions de la C. I. M. régissant le contrat de transport ont un caractère impératif, les normes règlementant le contrat de base sont de droit dispositif, et les clauses de celui-ci ne peuvent apporter aucune modification aux dispositions sous l'empire desquelles tombe le contrat de transport.

Le chemin de fer a conclu le contrat de transport avec l'expéditeur seul. Il a assumé l'obligation de transporter la marchandise et de la remettre à ce tiers qu'est le destinataire. Il ignore tout du contrat de base et peu importe pour lui que l'expéditeur ou le destinataire soit propriétaire de la marchandise, créancier gagiste ou encore ait sur celle-ci un simple droit de possession. Peu importe également que le contrat de base se présente sous la forme d'un contrat de vente ou de tout autre contrat. Le contrat de transport ne déploie ses effets qu'entre les parties, soit tout d'abord entre l'expéditeur et le chemin de fer, et plus tard peut-être le destinataire.

Si le propriétaire et l'expéditeur de la marchandise sont une seule et même personne, le propriétaire-expéditeur aura le droit de modifier le contrat de transport conformément à l'art. 21 de la C. I. M. Mais en revanche, le propriétaire et l'expéditeur sont-ils deux sujets différents, l'expéditeur seul aura un droit de disposition sur la marchandise. Le contrat de transport ignore les droits réels en général et le droit de propriété en particulier pouvant exister sur la marchandise. Il importe peu également que le prix ait été déjà acquitté par le destinataire avant la remise de la marchandise au transport. Ainsi aucun lien étroit ne réside entre le contrat de transport et le contrat de base.

Ce manque de cohésion entre ces deux contrats est d'autant plus anormal que le contrat de base constitue la raison d'être du contrat de transport.

Selon nous, par le seul fait que la C. I. M. a prévu une règlementation impérative à l'intention du droit de disposition, elle a agi de même non seulement à l'égard du droit de possession, mais encore pour le droit de propriété. Si nulle part la Convention ne fait expressément allusion à ce droit, elle le suppose et le règlemente néanmoins implicitement. Dès lors, non seulement les droits de disposition et de possession de la C. I. M. sont imporpres à se soumettre aux exigences de la vie économique, mais de plus, une remarque identique s'adapte au droit de propriété. Par suite de son défaut de souplesse, il ne pourra également pas s'harmoniser dans la plupart des cas avec les clauses du contrat de base, c'est-à-dire avec les droits de disposition, de possession et de propriété tels qu'ils peuvent être réglementés par les parties dans le dit contrat.

Nous pouvons donc avoir, d'une part, les droits de disposition, de possession et de propriété réglementés par les dispositions « impératives » de la C. I. M. touchant le contrat de transport et, d'autre part, les mêmes droits tombant sous l'empire du droit « dispositif » régissant le contrat de base. Ainsi, lorsque nous avons affirmé que le contrat de transport ignorait le droit de propriété, nous faisions allusion naturellement à celui émanant des clauses du contrat de base.

Dans les clauses de ce dernier, les parties seront libres d'exprimer leur volonté dans les limites tracées par la loi, et elles pourront fort bien convenir notamment que la propriété se trouvera transférée au destinataire au moment où la marchandise sera remise au chemin de fer, ou au contraire seulement au moment où le chemin de fer remettra ladite marchandise au destinataire.

Et maintenant, la question se pose de savoir ce qu'il en adviendra du droit de propriété d'après les dispositions impératives de la C. I. M.

Depuis le moment où la marchandise se trouve entre les mains de l'expéditeur jusqu'à celui où elle sera remise au des-

tinataire, la marchandise en question passera par différentes phases. Comme pour le droit de possession, nous en admettrons cinq.

Supposons une donnée. Le contrat de base se présente sous la forme d'un contrat de vente à distance. Comme les deux sujets au contrat résident dans deux pays différents, l'exécution de celui-ci ne sera possible que par la conclusion d'un contrat de transport international. L'intention de l'expéditeur-vendeur sera de transférer la propriété de la marchandise au destinataire-acheteur en même temps que le droit de disposition. Le chemin de fer en qualité d'intermédiaire assumera le rôle de transférer cette propriété.

Comme la création d'un duplicata de la lettre de voiture est obligatoire, deux possibilités peuvent se présenter : ou bien le duplicata reste entre les mains de l'expéditeur-vendeur, ou bien ce dernier remet le document à un tiers.

Nous examinerons tout d'abord les cinq stades parcourus par la marchandise en admettant que le duplicata reste entre les mains de l'expéditeur.

1. La première phase est celle où l'expéditeur-vendeur remet au chemin de fer la marchandise accompagnée de la lettre de voiture et du duplicata. Par cette opération, le droit de propriété de l'expéditeur ne subit aucune modification, mais par contre son droit de possession direct se transforme en un droit de possession indirect. Quant au droit de possession direct, il est acquis par le chemin de fer.

   Selon nous, par le seul fait que la C. I. M. confère un droit de disposition à l'expéditeur-vendeur, elle lui accorde également un droit de possession et implicitement un droit de propriété. C'est-à-dire que dans notre exemple, la règlementation du droit de propriété telle qu'elle ressort des clauses du contrat de base correspond à la règlementation rigide du droit de propriété admis implicitement par la C. I. M.

2. La deuxième phase concerne la marchandise au cours du transport. Ici aucune modification n'intervient. L'expéditeur-vendeur a toujours son droit de propriété et le chemin de fer un droit de possession direct.

3. La troisième phase est celle de l'arrivée de la marchandise à la gare destinataire. La remarque, faite dans le paragraphe précédent à propos du droit de possession, s'adapte également ici, et l'arrivée de la marchandise à la gare destinataire si elle peut être nécessaire n'est cependant pas suffisante pour que le droit de propriété passe au destinataire-acheteur.

En principe, l'expéditeur-vendeur conserve son droit de propriété, et le chemin de fer son droit de possession direct.

4. La quatrième phase est celle où le destinataire-acheteur se trouve dans l'un des cas des art. 21 § 4 et 16 § 3 de la C. I. M. Selon notre concept, dans les deux cas prévus par ces articles, l'expéditeur-vendeur perd non seulement son droit de disposition, mais encore ses droits de possession et de propriété qui passent au destinataire-acheteur. Quant au chemin de fer, il conserve son droit de possession direct sur la marchandise.

Dans le contrat de transport, les droits de disposition, de possession et de propriété sont en rapports si étroits, que l'extinction du droit de disposition entraîne du même coup l'extinction des deux autres droits au profit du destinataire, et peu importe que cet état de fait corresponde ou non à la volonté des parties exprimée dans les clauses du contrat de base.

5. La cinquième phase est celle où la marchandise est remise au destinataire-acheteur. Un seul changement intervient ici par rapport au stade précédent. Le destinataire-acheteur voit son droit de possession indirect se transformer en un droit de possession direct, tandis que le chemin de fer perd ce dernier droit.

Dans ces cinq phases, nous avons supposé que le duplicata était resté entre les mains de l'expéditeur-vendeur. Qu'en sera-t-il si ce dernier remet le duplicata au destinataire-acheteur ?

La remise de ce titre n'apportera aucun changement aux cinq phases décrites plus haut. Le duplicata de la C. I. M. n'est pas un papier-valeur, et la remise du document n'opère pas plus

le transfert du droit de propriété que des droits de disposition et de possession.

Dans l'exemple que nous avons choisi, les clauses du contrat de base, soit du contrat de vente, s'accordaient parfaitement avec les dispositions impératives de la C. I. M. Mais, ne l'oublions pas, de nombreuses possibilités peuvent se présenter dans la vie économique, si bien que dans la plupart des cas l'harmonie n'existera pas entre la volonté des parties et les dispositions de la C. I. M.

Les parties au contrat de base seront libres de prévoir une règlementation des droits de disposition, de possession et de propriété différente de celle prévue pour tous les cas par la C. I. M. Toutefois, ces clauses ne déploieront leurs effets qu'entre les parties au contrat de base et ne seront nullement opposables au chemin de fer. Ce dernier s'en tiendra exclusivement aux dispositions impératives de la C. I. M. qu'elles soient ou non en opposition avec l'intention des parties manifestée dans le contrat de base.

Une autre remarque peut être faite lorsque le contrat de base se présente sous la forme d'un contrat de vente.

Ce dernier est une convention bilatérale qui astreint chacune des parties, l'une envers l'autre, à des obligations. Le vendeur doit livrer la marchandise, tandis que l'acheteur doit en payer le prix.

Comme acheteur et vendeur sont éloignés l'un de l'autre et ne se connaissent souvent même pas, ils chercheront, d'une part, à obtenir une exécution simultanée des prestations réciproques, et d'autre part, à établir une harmonie aussi parfaite que possible entre les clauses du contrat de vente et l'art. 21 de la C. I. M.

Dès lors, l'acheteur-destinataire ne payera le prix de la marchandise qu'au moment où il sera sûr d'acquérir un droit de propriété sur celle-ci. Si l'acheteur-destinataire acquitte le prix avant que le droit de disposition du vendeur-expéditeur ne soit éteint, il s'en remet uniquement à la bonne foi de ce dernier.

Quant au vendeur-expéditeur, il s'efforcera de son côté, d'entrer en possession du prix de la marchandise avant que son

droit de disposition ne s'éteigne. Lorsque la marchandise est livrée à l'acheteur-destinataire avant que le prix ne soit acquitté au vendeur-expéditeur, celui-ci s'en remet à la bonne foi de celui-là.

Les parties au contrat de vente seront libres, en outre, de fixer le lieu de livraison et de porter leur choix soit sur la gare destinataire, soit sur la gare expéditrice, soit encore sur une gare intermédiaire. La détermination du lieu de livraison revêt une grande importance, étant donné qu'en général l'acheteur supporte les risques à partir du moment où la marchandise a été livrée.

En résumé, le manque de souplesse des dispositions de la C. I. M. fait que le contrat de transport ignore les clauses du contrat de base. Il importe peu que dans le contrat de transport des droits de disposition, de possession et de propriété soient conférés à l'expéditeur ou au destinataire, tandis qu'au vu des clauses du contrat de base nul droit ne devrait lui appartenir.

A notre point de vue, ces deux contrats ne devraient nullement s'ignorer et il faudrait que le lien entre eux soit étroit à un point tel que la situation juridique des parties dans le contrat de base ne se trouve pas en contradiction avec celle créée par la C. I. M. Lorsqu'un sujet aurait des droits de disposition, de possession et de propriété d'après les clauses du contrat de base, il devrait en être de même dans le contrat de transport. Or, selon nous, c'est au contrat de base que revient le rôle de convention principale, tandis que le contrat de transport est destiné simplement, dans la plupart des cas, soit à permettre, soit à faciliter l'exécution du premier. Il convient donc au contrat de transport de s'adapter.

Nous l'avons déjà souligné, il ne pourra être remédié à ce défaut d'adaptation qu'à l'aide d'une réforme fondamentale consistant à remplacer le duplicata de la C. I. M., simple titre déclaratif, par un papier-valeur, à savoir un titre représentatif de la marchandise transportée. La souplesse acquise du fait que le duplicata serait un titre négociable, dont l'un des rôles essentiels consisterait à circuler et à passer ainsi d'un ayant droit à l'autre, permettrait à la situation juridique résultant du contrat de transport de s'adapter parfaitement à celle découlant du contrat de base.

CHAPITRE IV

Le duplicata à ordre d'après le Projet

§ 17. Le Projet et la C. I. M. ; conditions d'application du Projet

Aucune Conférence de révision ne s'est passée sans qu'ait été plus ou moins touchée la question de savoir s'il ne serait pas possible d'introduire des titres de transport jouant le même rôle dans le trafic par chemins de fer que le connaissement dans le trafic maritime.

C'est à la Conférence de Rome que le problème a fait l'objet des discussions les plus animées. Comme nous avons déjà eu l'occasion de le souligner, cette Conférence s'est trouvée en définitive en présence de deux projets, à savoir celui des cinq Etats et celui de l'U. I. C. Les avantages et les inconvénients des deux systèmes furent mis au jour.

Finalement, on fut amené à écarter l'un et l'autre projet, aucun d'eux n'étant parvenu à réunir la majorité nécessaire pour son adoption.

Dès lors, l'idée est venue d'adopter une clause permettant à deux ou plusieurs Etats de faire à leurs risques et périls un essai de transport avec documents négociables, sous la forme prévue par l'U. I. C., ou endossables suivant le régime préféré par les cinq Etats. Cette clause de latitude, adoptée à une forte majorité constitue l'art. 61 § 3 de la C. I. M.

Nous savons qu'un Comité spécial a été créé dont le résultat des délibérations se présenta sous forme d'un « Accord concernant l'adoption de dispositions particulières pour le transport des marchandises expédiées par chemins de fer avec lettre de voiture à ordre ».

Fait partie intégrante de cet Accord un « Règlement concernant le transport des marchandises expédiées par chemins de fer avec lettre de voiture à ordre ».

Ce projet de règlement n'est pas autre chose qu'une série de modifications apportées aux articles de la C. I. M. aux fins

d'adapter cette Convention au régime de la lettre de voiture à ordre.

Après la Conférence de Rome, un premier texte a été imprimé contenant toutes les dispositions de la C. I. M., avec les modifications apportées par le Projet, et les dispositions complémentaires uniformes.

A la Conférence de Budapest d'avril 1938, des dispositions complémentaires spéciales ont été élaborées. En outre, il a été décidé d'incorporer le Projet dans la première partie d'un tarif international.

D'après les dispositions préliminaires de ce tarif, celui-ci renferme donc :

a) les dispositions en matière de transport de la Convention internationale du 23 novembre 1933 concernant le transport des marchandises par chemins de fer (C. I. M.) ainsi que les modifications et adjonctions prévues dans le Règlement concernant le transport des marchandises expédiées par chemins de fer avec lettre de voiture à ordre (annexe à l'Accord du 31 mars 1934 concernant l'adoption de dispositions particulières pour le transport des marchandises expédiées par chemins de fer avec lettre de voiture à ordre) ;

b) les dispositions complémentaires à ce règlement établies par les chemins de fer.

Avec raison on a renoncé à introduire dans le tarif certaines dispositions de la C. I. M.

Tout d'abord, les art. 47 à 52 concernant le règlement des comptes et le recours des chemins de fer entre eux. Ces articles visent en effet seulement les rapports des chemins de fer entre eux et non les rapports entre les chemins de fer et les expéditeurs.

Ensuite, il s'agit des articles 59 à 64 de la C. I. M. touchant l'admission de nouveaux Etats, la révision de la Convention, les dispositions spéciales pour certains transports, les dispositions complémentaires, la durée de l'engagement résultant de l'adhésion à la Convention, les ratifications, les

textes de la Convention et les traductions officielles. Ces articles ne sont pas reproduits par le tarif, car ils englobent seulement des dispositions de droit public concernant les Etats contractants. Ils ne renferment aucune disposition relative au droit des transports.

Relevons une inexactitude contenue dans le titre du Projet où il est question de lettre de voiture à ordre. Or, en réalité, ce n'est pas la lettre de voiture qui se trouve être à ordre, mais bien le duplicata.

Cette affirmation ressort clairement de deux dispositions :

a) de l'art. 8 § 5, al. 2, à teneur duquel le duplicata de la lettre de voiture est transmissible par voie d'endossement. Toute personne au bénéfice de laquelle le duplicata a été endossé peut l'endosser à nouveau ;

b) du § 9 du même article aux termes duquel la transmission des droits sur la marchandise acceptée au transport par le chemin de fer ne peut s'opérer que par la transmission du duplicata de la lettre de voiture à ordre.

Faisons encore remarquer que d'après le chiffre 2 des dispositions préliminaires du tarif, dans toutes les prescriptions où sont employés les mots « lettre de voiture » et « duplicata de la lettre de voiture » il faut entendre, aux lieu et place de ces mots, les suivants : « lettre de voiture à ordre » et « duplicata de la lettre de voiture à ordre ».

Et maintenant, qu'en est-il des conditions d'application du Projet ?

Etant donné que de nombreuses dispositions s'appliquent tout à la fois au duplicata à ordre du Projet et au duplicata de la C. I. M., nous n'insisterons spécialement dans ce chapitre que sur celles constituant des points de divergence entre ces deux titres, et pour les autres dispositions nous renvoyons le lecteur au chapitre consacré au duplicata de la C. I. M.

Au vu de l'article premier, différentes conditions doivent être remplies.

1. Les objets transportés doivent être des « marchandises ».

On entend sous ce vocable tout ce qui peut être expédié et n'entre pas dans la catégorie des bagages. *

2. Les marchandises ne doivent pas faire partie de l'une des catégories exceptées.

Des exclusions et des limitations se dégagent des art. 3 et 4 du Projet.

L'art. 3 renferme différentes catégories d'objets qui sont exclus du transport. Si l'on constate en cours de route que des objets exclus du transport ont été acceptés avec une lettre de voiture à ordre, le transport de ces objets devra être arrêté. Des instructions seront, s'il y a lieu, demandées au porteur du duplicata à ordre par l'entremise du domiciliataire. Ces instructions devront être conformes au droit national du pays où le transport a été arrêté. Dans ce cas, le prix de transport et les autres frais survenus jusque là, y compris les taxes éventuelles prévues à l'art. 7, grèveront ce transport. Si la valeur du transport ne couvre pas le montant de ces frais, l'expéditeur est tenu de les payer (disp. compl. de l'art. 3).

L'art. 4 énumère dans cinq catégories les marchandises admises au transport sous certaines conditions. Dans ce même article, le Projet prévoit une nouvelle disposition par rapport à la C. I. M. En effet, les marchandises, pour être admises au transport avec lettre de voiture à ordre, doivent répondre à certaines exigences :

a) elles doivent être expressément désignées par le chemin de fer ;

b) elles doivent être expédiées par wagons complets ;

c) elles ne peuvent être remises à l'expéditeur que dans les gares désignées par le chemin de fer.

d) elles ne peuvent être expédiées qu'à destination des gares désignées par le chemin de fer ;

e) la liste des marchandises et gares doit être dûment publiée par les chemins de fer.

---

* Lœning O. Op. cit., p. 26.

Ces conditions ressortent de l'art. 4 § 3 à teneur duquel sont admises au transport, avec lettre de voiture à ordre, les marchandises expressément désignées par le chemin de fer, expédiées par wagons complets, en provenance et à destination des gares désignées par eux. La liste des marchandises et gares doit être dûment publiée par les chemins de fer.

Ce dernier article exige quelques remarques.

La première concerne la désignation des marchandises par le chemin de fer.

En 1938 à la Conférence de Budapest, il a été préconisé que les administrations ne désignent préalablement qu'un nombre très restreint de marchandises, celles seulement dont la désignation est des plus simples et dont le chemin de fer peut établir l'identité sans difficultés, et en tout cas sans être obligé de recourir à des experts.

A notre point de vue, rien ne justifie la condition à teneur de laquelle seulement un petit nombre de marchandises peut être admis au transport avec lettre de voiture à ordre. Tout au plus peut-on concéder qu'au début le cercle de ces marchandises s'élargisse progressivement. Mais dans la suite en tout cas il faudra veiller à étendre le plus possible ce cercle, aux fins de faciliter dans la plus large mesure la circulation des richesses. Nous soulignons bien « le plus possible », car il est de toute évidence que certaines marchandises ne se prêtent pas facilement à un transport avec titre négociable, par exemple les denrées périssables.

Aux Etats-Unis, le titre de transport négociable est admis pour toutes les sortes de marchandises, avec quelques exceptions, et aucun inconvénient ne s'est affirmé.

Une autre remarque est nécessaire à l'égard de la disposition exigeant le minimum d'un wagon complet.

Selon nous, une telle restriction ne se justifie pas, étant donné qu'elle a pour effet d'exclure inutilement un grand nombre d'envois du système avec duplicata à ordre. Ce minimum est arbitraire, et on ne conçoit vraiment pas pour quelle raison Monsieur X pourrait obtenir un duplicata à ordre sur une mar-

chandise d'une valeur minime expédiée par wagon complet, tandis que Monsieur Y de son côté devrait renoncer à un tel titre pour son envoi de grande valeur, mais n'occupant pas un wagon entier.

Ajoutons qu'aux Etats-Unis on n'a pas jugé opportun, et avec raison, de stipuler le minimum d'un wagon complet pour que l'usage du document de transport négociable soit admis.

Les dispositions complémentaires de l'art. 4 considèrent comme wagon complet tout envoi dont le prix de transport est accepté pour 5000 kg. au moins.

Nous avons vu en outre, autre remarque, que le régime du titre négociable serait établi pour certaines gares seulement désignées par le chemin de fer.

La Conférence de Budapest a exprimé l'avis qu'il fallait en tout cas désigner au début un nombre de gares aussi restreint que possible.

La procédure consistant à augmenter graduellement le nombre des gares paraît la plus indiquée. Mais dans la suite en revanche, rien selon notre concept ne s'opposerait à admettre que la délivrance de titres à ordre puisse s'effectuer dans toutes les gares. D'ailleurs, les entreprises sont souvent établies non pas à proximité d'un grand centre, mais bien d'une localité de peu d'importance n'ayant à sa disposition qu'une petite gare.

En faveur de l'admission progressive des gares, il faut citer l'argument selon lequel l'introduction d'un titre à ordre risquerait d'augmenter dans une certaine mesure le nombre des marchandises non réclamées à l'arrivée, d'où encombrement des gares et insuffisance de matériel. Si cet argument ne doit pas être surestimé, il mérite néanmoins qu'on lui voue une certaine attention.

Pour remédier à cet inconvénient il faudrait avoir recours à un système d'entrepôts, et les gares auraient à leur disposition des locaux nécessaires soit dans la gare elle-même soit à proximité. C'est d'ailleurs le système qui a été adopté aux Etats-Unis, où les gares sont pourvues de magasins. Si l'afflux des marchandises est tel qu'il dépasse leur capacité, les chemins de

fer ont des ententes avec des magasins privés afin d'entreposer le surplus, et rien naturellement n'est livré sans l'ordre des chemins de fer.

C'est à la pratique qu'il appartiendra de fixer à quel point le système des entrepôts devra être étendu.

Tant que ce système ne sera pas suffisamment développé, seulement un certain nombre de gares possédant l'installation nécessaire devra être admis. D'autre part, le chemin de fer pourra toujours recourir à la vente des marchandises non réclamées.

3. Les marchandises doivent être remises au transport accompagnées d'une lettre de voiture à ordre directe.

   L'expéditeur n'a pas besoin de requérir l'application du Projet, il suffit qu'il fasse usage d'une lettre de voiture à ordre directe. Les autres conditions devront être naturellement remplies.

4. Les envois doivent emprunter les territoires d'au moins deux des Etats contractants.

5. Le transport doit s'effectuer exclusivement par des lignes inscrites sur la liste établie conformément à l'art. 58 du Projet.

6. Les gares de départ et d'arrivée, et les lignes reliant ces gares, doivent être situées sur le territoire d'Etats qui ont admis le transport des marchandises avec lettre de voiture à ordre.

   Certains cas, auxquels le Projet n'est pas applicable, sont prévus par le § 2 de l'art. 1.

1. Création, forme et contenu du duplicata à ordre ; ses rapports avec la lettre de voiture à ordre.

§ 18. Création et forme

Le contrat de transport est passé entre l'expéditeur, d'une part, et le chemin de fer, d'autre part. Il est conclu dès que la gare expéditrice a accepté au transport la marchandise avec la lettre de voiture à ordre (art. 8 § 1).

La lettre de voiture à ordre est donc un élément nécessaire qui contribue à la conclusion du contrat.

La gare expéditrice constate l'acceptation en apposant sur la lettre de voiture à ordre son timbre portant la date de l'acceptation. L'apposition du timbre doit avoir lieu immédiatement après la remise de la totalité de l'envoi faisant l'objet de la lettre de voiture et le paiement des frais que l'expéditeur prend à sa charge. Cette apposition doit avoir lieu en présence de l'expéditeur si ce dernier le demande (art. 8 § 2).

Après l'apposition du timbre, la lettre de voiture fait preuve du contrat de transport (art. 8 § 3).

Cette apposition n'est pas du tout nécessaire pour que le contrat de transport puisse prendre naissance. Elle ne joue un rôle que dans le domaine de la preuve, et à défaut de l'apposition du timbre par la gare expéditrice, l'acceptation de la marchandise et de la lettre de voiture pourra être établie par tout autre moyen. Cette conclusion se laisse facilement tirer de l'art. 8 § § 1 et 3.

D'après les dispositions complémentaires de l'art. 8, le timbre à date de la gare expéditrice doit être également apposé sur les feuilles annexées à la lettre de voiture en vertu de l'art. 6 § 6.

La création d'un duplicata à ordre est également obligatoire. Il doit être présenté en même temps que la lettre de voiture à ordre, mais à la différence de cette dernière, il ne contribue nullement à la formation du contrat de transport qui peut prendre naissance sans son concours. Le défaut de création d'un duplicata à ordre ou encore son irrégularité ne constituera pas ainsi une cause de nullité du contrat de transport.

L'expéditeur remet la marchandise accompagnée de la lettre de voiture à ordre et du duplicata à ordre au chemin de fer qui les accepte et restitue le duplicata à l'expéditeur. C'est à l'expéditeur qu'il appartiendra de décider s'il veut rester en possession du duplicata à ordre ou au contraire vendre ou gager la marchandise transportée en endossant ce document.

Le chemin de fer est tenu de certifier la réception de la marchandise et la date de l'acceptation au transport, moyennant l'apposition d'un timbre et la signature d'un employé autorisé, sur le duplicata à ordre qui doit être présenté par l'expéditeur en même temps que la lettre de voiture (art. 8 § 5).

Pour le duplicata à ordre, la réception de la marchandise et la date de l'acceptation au transport sont certifiés non seulement par l'apposition d'un timbre à date, comme d'après la C. I. M., mais encore par la signature d'un employé autorisé. Dès lors, ce n'est pas un agent quelconque de la gare expéditrice qui pourra signer valablement le duplicata à ordre. La signature devra être donnée par un employé « autorisé ». Une telle mesure a été jugée indispensable, car la signature d'un tel employé donnera la certitude tant à l'expéditeur qu'aux porteurs successifs du duplicata à ordre que le chemin de fer expéditeur a effectivement pris en charge les marchandises comme décrites sur le duplicata et que la responsabilité collective des transporteurs se trouve dûment engagée.

Les dispositions complémentaires de l'art. 8 nous enseignent que dans toutes les gares où des transports avec lettre de voiture à ordre peuvent être remis à l'expédition, les noms et signatures des agents autorisés à signer le duplicata à ordre sont publiés par voie d'affichage au guichet. De plus, toujours d'après les mêmes dispositions, les duplicata des lettres de voiture à ordre qui seraient remplis par décalque ne sont pas acceptés.

On remarque que si le Projet exige de l'expéditeur l'apposition de sa signature manuscrite sur la lettre de voiture à ordre, il n'impose pas en revanche une obligation identique à la gare expéditrice. Cette dernière n'est tenue de signer que le duplicata à ordre.

En opposition avec la C. I. M., le Projet prévoit à la place d'une lettre de voiture et d'un duplicata, une lettre de voiture à ordre et un duplicata à ordre. En effet, l'expéditeur doit présenter pour toute expédition internationale soumise au présent règlement une lettre de voiture à ordre et un duplicata endossable conformes aux modèles prévus dans les tarifs (art. 6 § 1).

D'après la C. I. M., la lettre de voiture et le duplicata doivent être imprimés sur papier à écrire blanc résistant. Il n'en est pas de même d'après le Projet. Ce dernier fait valoir en effet que les formulaires doivent être imprimés sur papier à écrire jaune foncé de qualité spéciale. A notre point de vue, la lettre de voiture à ordre et le duplicata à ordre devraient porter une couleur distinctive qui permette immédiatement de les différencier.

D'après le Projet, la seule caractéristique séparant ces deux titres est que l'un porte les mots « lettre de voiture à ordre » et l'autre les mots « duplicata de la lettre de voiture à ordre ». La C. I. M. dans son art. 6 § 1 prévoit que pour le duplicata de la lettre de voiture il peut être fait usage de papier bleu-clair. Une telle disposition n'existe pas dans le Projet. Cependant il ne faut pas oublier que ce dernier a été élaboré essentiellement sur la base de la C. I. M. de 1924 et qu'un certain nombre de dispositions n'ont pas encore été mises en harmonie avec les innovations prévues par la C. I. M.

La lettre de voiture à ordre et le duplicata à ordre portent pour la grande vitesse une bande rouge d'un centimètre au moins de largeur, l'une au bord supérieur, l'autre au bord inférieur, au recto et au verso. Ces formulaires sont fournis exclusivement par les chemins de fer au prix fixé et dûment publié par eux (art. 6 § 1).

Le choix du formulaire de lettre de voiture avec ou sans bandes rouges indique si la marchandise est à transporter en petite ou en grande vitesse. La demande de la grande vitesse sur une partie du parcours et de la petite vitesse sur l'autre partie n'est pas admise, sauf accord spécial entre tous les chemins de fer intéressés (art. 6 § 4).

En ce qui concerne la langue à employer et les caractères dont peut ou doit se servir l'expéditeur, aucune différence n'existe entre l'art. 6 § 2 du Projet et l'article correspondant de la C. I. M. Faisons remarquer simplement que dans le tarif international une nouvelle disposition complémentaire affirme que l'expéditeur « doit » rédiger ses indications et déclarations, portées sur la lettre de voiture à ordre et le duplicata à ordre, en caractères latins (disp. compl. de l'art. 6, chiffre 6). Ici ce n'est plus le chemin de fer qui « peut » exiger, mais bien l'expéditeur qui a « l'obligation » de rédiger ses indications et déclarations en caractères latins.

Les parties du formulaire encadrées de lignes grasses doivent être remplies par le chemin de fer, les autres par l'expéditeur. Ce dernier doit oblitérer au moyen d'une barre les cadres qu'il laisse en blanc (art. 6 § 3).

Les lettres de voiture à ordre et les duplicata à ordre surchargés, grattés ou raturés ne sont pas admis (art. 6 § 5). La C. I. M. prévoit encore un autre cas, celui où des morceaux de papier ont été collés. Cette disposition, qui est une innovation datant de la Conférence de Rome, devrait être introduite dans le Projet.

Remarquons en outre que d'après la C. I. M. les ratures sont tolérées à la condition que l'expéditeur les approuve par sa signature et qu'il inscrive les quantités rectifiées en toutes lettres, quand il s'agit du nombre et du poids des colis. Aux termes du Projet, les ratures ne sont pas admises. Cette disposition paraît tout à fait logique puisque le duplicata à ordre est un titre représentatif de marchandises qui ne restera pas entre les mains de l'expéditeur mais au contraire sera destiné à circuler. La sécurité des transactions ne peut tolérer des ratures lorsqu'il s'agit d'un titre à ordre.

Quant au fait de savoir si le duplicata à ordre est un document public ou privé, les remarques à apposer sont les mêmes que celles faites à propos du duplicata de la C. I. M. Si le duplicata à ordre est créé par un chemin de fer privé, il possède indubitablement le caractère d'un acte sous seing privé. Au contraire, si ce titre est l'œuvre d'un chemin de fer d'Etat, il s'agira d'un document public.

§ 19. **Contenu ; ses rapports avec la lettre de voiture à ordre**

De même que le duplicata de la C. I. M. est une reproduction de la lettre de voiture, le duplicata à ordre du Projet constitue une copie exacte de la lettre de voiture à ordre. Mais tandis que le duplicata de la C. I. M. assume un rôle purement négatif, consistant à limiter l'exercice du droit de disposition, le duplicata à ordre en revanche est un papier-valeur, représentant la marchandise transportée, et la remise du document opère le transfert des droits sur la marchandise. Par ce titre, l'ayant droit peut vendre ou gager la marchandise faisant l'objet d'un transport.

Comme le duplicata à ordre constitue une copie exacte de la lettre de voiture à ordre, les énonciations de cette dernière seront reproduites fidèlement sur le duplicata à ordre. Les principales mentions qui doivent ou peuvent figurer sur le duplicata et la lettre de voiture sont contenues dans l'art. 6 du Projet.

Tout d'abord, les mentions portées sur la lettre de voiture et sur le duplicata doivent être écrites ou imprimées en caractères indélébiles. Le § 6 de l'art. 6 prévoit d'une manière explicite que les mentions portées sur le duplicata doivent aussi être écrites ou imprimées en caractères indélébiles. Une telle conclusion ne pouvait être tirée qu'implicitement de l'article correspondant de la C. I. M.

Comme les mentions portées sur le duplicata à ordre sont pour la plupart identiques à celles du duplicata de la C. I. M., nous avons jugé opportun de ne faire ressortir que les points de divergence.

Parmi les mentions prévues dans l'art. 6 du Projet, les unes ont un caractère obligatoire tandis que les autres sont facultatives. Pour les mentions devant obligatoirement figurer sur le duplicata à ordre, les unes sont imposées par le Projet lui-même et les autres par les lois et règlements d'un Etat ou par les tarifs.

Le projet impose sept mentions obligatoires (art. 6 § 6).

Les trois premières mentions sont identiques à celles du duplicata de la C. I. M. Elles concernent le lieu et la date de la

création, la désignation du chemin de fer expéditeur et la désignation du chemin de fer destinataire.

Une différence existe pour la quatrième mention.

Si d'après la C. I. M., le nom et l'adresse du destinataire étaient nécessaires (art. 6 § 6, lettre d), pour le duplicata à ordre en revanche, le destinataire n'existe plus, comme nous aurons l'occasion de le constater dans la deuxième partie de ce travail. Le titre étant transmissible par voie d'endossement, le destinataire est remplacé par le porteur du duplicata à ordre. Ce porteur, étant le plus souvent inconnu du chemin de fer, ce dernier doit cependant pouvoir s'en rapporter, le cas échéant, à une personne déterminée aux fins d'obtenir d'elle des instructions concernant la marchandise transportée. A cet effet, il a été prévu par le Projet une personne domiciliée dans la localité desservie par la gare de destination. Cette personne porte le nom de « domiciliataire ». Pour le duplicata à ordre, la quatrième mention se présentera donc sous la forme du nom et du domicile d'une personne (domiciliataire) domiciliée dans la localité desservie par la gare de destination (art 6 § 6, lettre d).

Pour les mentions concernant, d'une part, la désignation de la nature de la marchandise, l'indication du poids et, d'autre part, l'énumération détaillée des pièces requises pour les douanes, octrois, autorités fiscales ou de police et autres autorités administratives, elles n'ont subi aucune modification dans le Projet.

Quant à la septième mention, elle a trait à la signature de l'expéditeur ainsi qu'à l'indication de son nom, de son prénom et de son adresse complétée, s'il le juge utile, par son adresse télégraphique et téléphonique. D'après la C. I. M., la signature peut être imprimée ou remplacée par le timbre de l'expéditeur si les lois et règlements en vigueur à la gare expéditrice le permettent. Cette possibilité n'existe pas dans le Projet, et à teneur de l'art. 6 § 6, lettre g, la signature ne peut être ni imprimée ni remplacée par un timbre. La qualité de papier-valeur du duplicata à ordre exige une telle disposition qui est d'ailleurs en rapport étroit avec celle de l'art. 8 § 5.

Comme nous l'avons vu, d'autres mentions obligatoires peuvent être encore insérées dans le duplicata à ordre, à la condition d'être prescrites par les lois et règlements d'un Etat ou par les tarifs et de ne pas être contraires aux dispositions du Projet (art. 6 § 7).

Le duplicata à ordre pourra contenir également des mentions facultatives. Cinq d'entre elles, mentionnées par l'art. 6 § 6, entraînent une obligation pour le chemin de fer, tandis que les autres, prévues par l'art. 6 § 11, ne constituent que de simples indications pour le porteur du duplicata à ordre.

D'après la C. I. M., les mentions comportant une obligation pour le chemin de fer étaient au nombre de sept. Deux ont été supprimées par le Projet, à savoir les lettres h et m de l'art. 6 § 6 de la C. I. M.

Nous ne revenons pas sur les cinq mentions facultatives, vu que le Projet ne leur a fait subir aucune modification.

Quant aux mentions facultatives qui constituent de simples indications pour le porteur du duplicata à ordre, elles sont énumérées dans l'art. 6 § 11 du Projet. Ici également, aucun changement n'est intervenu par rapport à la C. I. M.

En ce qui concerne les conséquences attachées par le Projet au défaut d'insertion d'une mention obligatoire sur le duplicata à ordre ou la lettre de voiture à ordre, elles sont sensiblement les mêmes que celles dont il est question dans la C. I. M. Deux sanctions sont prévues par le Projet.

La première consiste dans le droit pour le chemin de fer de refuser la marchandise. Ce droit repose sur l'art. 5 § 1, lettre a, du Projet qui est identique à celui de la C. I. M. Le chemin de fer a le droit de refuser une lettre de voiture à ordre ou un duplicata à ordre irrégulier, mais non pas l'obligation. C'est une simple faculté qui lui est reconnue par le Projet.

La seconde sanction est basée sur l'art. 7 § 1. Le Projet prévoit en effet que l'expéditeur est responsable de l'exactitude des indications et déclarations inscrites par ses soins dans la lettre de voiture à ordre ; il supporte toutes les consé-

quences résultant du fait que ces déclarations ou indications seraient irrégulières, inexactes, incomplètes ou inscrites ailleurs qu'à la place réservée à chacune d'elles ; si cette place est insuffisante, une mention portée à cette même place par l'expéditeur renverra à l'endroit de la lettre de voiture à ordre où se trouve le complément de l'inscription.

Le Projet a complété l'art. 7 § 1 par un deuxième alinéa aux termes duquel l'expéditeur supporte seul toutes les conséquences qui pourraient résulter du fait que la lettre de voiture à ordre ne remplit pas les conditions prévues à l'art. 4 § 3. Ces irrégularités ne portent pas atteinte aux droits du porteur du duplicata sur la marchandise.

Ainsi que cette nouvelle disposition permet de le constater, l'expéditeur « seul » supporte les conséquences résultant du fait que la lettre de voiture à ordre ne remplit pas les conditions posées par l'art. 4 § 3 du Projet. Et de plus, les droits du porteur du duplicata à ordre sur la marchandise ne sont pas touchés par ces irrégularités.

En outre, ni le caractère de la lettre de voiture à ordre et du duplicata à ordre, ni leurs effets ne sont affectés par ces irrégularités. L'art. 7 § 1 du Projet fait allusion en effet simplement à une responsabilité de l'expéditeur, et nulle part il n'est question que des irrégularités porteront atteinte au caractère et aux effets de ces deux documents. Le duplicata à ordre étant un papier-valeur, il ne saurait être question de le déclarer nul pour vices de forme. Comme il s'agit d'un titre permettant de vendre ou de gager la marchandise transportée, sa validité ne doit être atteinte en aucun cas et les droits du porteur sur la marchandise complètement sauvegardés. Les banques, d'ailleurs, n'accepteront que des titres absolument sûrs. A notre point de vue, on ne pourrait admettre que le duplicata à ordre est nul pour vices de forme que si une disposition du Projet prévoyait expressément une responsabilité du chemin de fer dans ce domaine, et l'art. 7 § 1 n'engage que la responsabilité de l'expéditeur. Ajoutons encore que de tels cas de vices de forme se présenteront rarement, étant donné que le chemin de fer refusera la marchandise si les documents ne remplissent pas toutes les conditions.

Comme pour la C. I. M., le prinicpe de la responsabilité générale de l'expéditeur prévue par l'art. 7 § 1 est mis en œuvre par les paragraphes 2 à 8 du même article du Projet, et plusieurs droits sont reconnus au chemin de fer.

Cependant, le Projet a fait subir quelques modifications à ces différents paragraphes.

Le § 2 de la C. I. M. prévoit que le chemin de fer a toujours le droit de vérifier si l'envoi répond aux énonciations de la lettre de voiture et si les mesures de sécurité prescrites par l'Annexe I ont été observées. S'il s'agit de la vérification du contenu de l'envoi, l'expéditeur ou le destinataire doit être invité à y assister, selon qu'elle a lieu à la gare expéditrice ou à la gare destinataire. Le Projet a remplacé le mot « destinataire » par celui de « domiciliataire ».

Ainsi ce ne sera plus le destinataire, mais bien le domiciliataire qui devra être invité à assister à la vérification.

Le § 3 de la C. I. M. a été également modifié par le Projet. Tandis que les milieux commerciaux et bancaires désirent voir le chemin de fer certifier sur le document de transport négociable les données concernant le poids, l'emballage, la nature, la qualité et l'état de la marchandise, les chemins de fer allèguent de leur côté, et avec raison empressons-nous de le dire, qu'ils ne peuvent assumer des engagements d'une portée aussi étendue, vu le peu d'expérience de leur personnel en matière de commerce.

Le principe suivant a été adopté par le Projet.

Si l'expéditeur en fait la demande, le chemin de fer a l'obligation de constater le poids de l'envoi et de l'attester sur la lettre de voiture à ordre et le duplicata à ordre *). L'obligation plus large pour le chemin de fer d'avoir à constater le nombre des colis et la tare réelle des wagons sera réglée par les lois et règlements de chaque Etat **). En outre, le chemin de fer a le

---

* Art. 7 § 3, al. 1, du Projet : « Sur demande de l'expéditeur formulée dans la lettre de voiture, le chemin de fer est tenu de constater le poids de l'envoi et de l'attester sur la lettre de voiture et le duplicata ».

** Art. 7 § 3, al. 2, du Projet : « Les lois et règlements de chaque Etat déterminent les conditions dans lesquelles le chemin de fer a le droit ou est tenu de constater ou de contrôler le nombre des colis, ainsi que la tare réelle des wagons ».

droit d'établir si et sous quelles conditions il se charge de constater la concordance du contenu et de l'emballage d'un envoi avec les indications de la lettre de voiture et de certifier le résultat de cette constatation sur la lettre de voiture même et sur le duplicata (art. 7 § 3, al. 3).

Remarquons en passant que pour la constatation de la concordance du contenu et de l'emballage de l'envoi avec les indications de la lettre de voiture à ordre, les dispositions complémentaires vont encore plus loin. Elles affirment en effet que le chemin de fer procède à cette constatation et en certifie le résultat sur la lettre de voiture à ordre et sur le duplicata à ordre si l'expéditeur en fait la demande dans la lettre de voiture et si la nature de la marchandise et les conditions d'exploitation le permettent. Toutefois, le chemin de fer ne se charge pas de constater et de certifier la qualité de la marchandise (disp. compl. art. 7, No 2).

D'après la C. I. M., les lois et règlements de chaque Etat s'occupent de la constatation par le chemin de fer non seulement du nombre des colis et de la tare réelle des wagons, mais encore du poids de la marchandise *). Le résultat des constatations faites au sujet du poids de la marchandise, du nombre des colis et de la tare réelle des wagons doit être mentionné par le chemin de fer dans la lettre de voiture **).

D'après la C. I. M., les lois et règlements de chaque Etat s'occupent de la constatation par le chemin de fer non seulement du nombre des colis et de la tare réelle des wagons, mais encore du poids de la marchandise *). Le résultat des constatations faites au sujet du poids de la marchandise, du nombre des colis et de la tare réelle des wagons doit être mentionné par le chemin de fer dans la lettre de voiture **).

Le § 8 de l'art. 7 du Projet concernant la surcharge a subi également une modification par rapport à celui de la C. I. M.

---

* Art. 7 § 3, al. 1, de la C. I. M. « Les lois et règlements de chaque Etat déterminent les conditions dans lequelles le chemin de fer a le droit ou est tenu de constater ou de contrôler le poids de la marchandise ou le nombre des colis, ainsi que la tare réelle des wagons ».

** Art. 7. § 3 al. 2, de la C. I. M. « Le chemin de fer est tenu d'indiquer dans la lettre de voiture le résultat des constations faites au sujet du poids, du nombre des colis, ainsi que de la tare réelle des wagons ».

Ce n'est pas l'expéditeur qui est invité à faire connaître comment il entend disposer de l'excédent de charge, mais bien le porteur du duplicata à ordre. De plus le porteur est invité par l'intermédiaire du domiciliataire et non par l'entremise de la gare expéditrice (art. 7 § 8, al. 1 du Projet).

A teneur de l'art. 7 § 8, al. 3 de la C. I. M., si l'expéditeur prescrit de renvoyer ou de réexpédier la surcharge, elle est traitée comme un envoi isolé. D'après le Projet, ce n'est pas l'expéditeur qui prescrit de renvoyer ou de réexpédier la surcharge, mais le porteur du duplicata (art. 7 § 8, al. 3, du Projet).

Pour ce qui est de la spécialité de la lettre de voiture à ordre et du duplicata à ordre, les dispositions la régissant, soit les paragraphes 8, 9 et 10 de l'art. 6 du Projet, sont identiques à celles de la C. I. M.

Et maintenant, qu'en est-il des rapports entre la lettre de voiture à ordre et le duplicata à ordre.

Pour les transports avec titre négociable, le Projet prévoit deux documents : la lettre de voiture à ordre et le duplicata à ordre.

Comme la lettre de voiture et le duplicata de la C. I. M., la création des deux titres du Projet est obligatoire à teneur de l'art. 8 de ce dernier. En outre, comme le contrat de transport est conclu dès que la gare expéditrice a accepté au transport la marchandise avec la lettre de voiture à ordre, cette dernière est un titre dont la présence est indispensable pour que le contrat de transport puisse prendre naissance. Elle revêt la qualité d'un titre constitutif.

Quant au duplicata à ordre, bien qu'il y ait obligation de le présenter au chemin de fer en même temps que la lettre de voiture à ordre, il ne constitue pas un élément nécessaire à la conclusion du contrat de transport.

La lettre de voiture à ordre n'accuse pas seulement le caractère d'un titre constitutif mais encore elle est un titre déclaratif. Après l'apposition du timbre, elle fait preuve du contrat de transport. Malgré son appellation, elle n'est nullement transmissible par voie d'endossement. Seul le duplicata à ordre est un titre

représentatif de la marchandise et un papier-valeur endossable. La lettre de voiture à ordre du Projet remplit exactement les mêmes fonctions que la lettre de voiture de la C. I. M. Sa remise n'opère pas le transfert des droits sur la marchandise, et elle ne saurait remplir les conditions posées par la définition des papiers-valeurs. Ainsi, toutes les remarques formulées à l'égard de la lettre de voiture de la C. I. M. s'appliquent également à la lettre de voiture à ordre du Projet.

Nous avons vu, dans le paragraphe consacré à l'étude de la lettre de voiture de la C. I. M., que ce titre devait être considéré comme étant un document par lequel l'expéditeur communique au destinataire tous les renseignements touchant l'envoi, la nature de la marchandise, son poids, le nombre des colis, l'emballage etc. Dans le Projet, le destinataire est remplacé par le porteur du duplicata à ordre, et c'est ce document qui lui permettra d'exiger du chemin de fer la livraison de la marchandise. Comme la lettre de voiture à ordre est destinée à accompagner la marchandise, le porteur aura tout d'abord le duplicata à ordre entre les mains et entrera plus tard seulement en possession de la lettre de voiture. De ce fait, la fonction, visant à communiquer les renseignements nécessaires relatifs aux clauses du contrat de transport, concernera moins la lettre de voiture du Projet que celle de la C. I. M. D'après cette Convention, le duplicata ne revêt pas la qualité d'un papier-valeur, et sa principale fonction est de limiter l'exercice du droit de disposition. Il appartiendra à l'expéditeur de décider s'il veut conserver le duplicata ou au contraire le remettre à un tiers, le destinataire par exemple. Si l'expéditeur ne transmet pas le duplicata au destinataire, c'est la lettre de voiture qui renseignera ce dernier sur les clauses du contrat de transport. Au contraire si le duplicata se trouve entre les mains du destinataire c'est ce document qui remplira en premier lieu cette fonction. D'après le projet, le duplicata à ordre est un papier-valeur. Comme le porteur entrera préalablement en possession de ce document, c'est celui-ci qui remplira en tout premier lieu la fonction de renseigner le porteur sur les clauses du contrat de transport, et non pas la lettre de voiture à ordre.

Qu'en est-il du duplicata à ordre.

D'après l'art. 8 § 5 de la C. I. M., le duplicata n'a la valeur ni de la lettre de voiture accompagnant l'envoi, ni d'un connaissement. Cette disposition a été supprimée par le Projet et remplacée par ces termes : « Le duplicata à ordre est transmissible par voie d'endossement et toute personne au bénéfice de laquelle il a été endossé peut l'endosser à nouveau. »

Il revêt une importance beaucoup plus grande que la lettre de voiture à ordre. Cette dernière accompagne la marchandise, contribue à la formation du contrat de transport, et au vu de l'art. 8 § 3 fait preuve de ce dernier après l'apposition du timbre. Quant au duplicata à ordre, il est un papier-valeur et un titre représentatif de marchandises tout comme le connaissement.

En ce qui concerne la preuve, nous avons vu d'après la C. I. M. que si la lettre de voiture fait preuve du contrat de transport, le duplicata remplit le même rôle, mais seulement à titre de copie de la lettre de voiture. Il est un moyen de preuve secondaire, et en cas de divergence entre le contenu de la lettre de voiture et celui du duplicata, la première l'emporte.

A notre point de vue, la situation n'a pas été modifiée par le Projet. La lettre de voiture à ordre prouve le contrat de transport (art. 8 § 3), et c'est l'une de ses fonctions principales. Le duplicata à ordre ne se montre qu'un moyen de preuve secondaire. Une divergence vient-elle à s'élever entre les textes des deux titres, celui de la lettre de voiture à ordre prédomine. Cependant, si le contenu des deux documents ne concorde pas, il peut en résulter un dommage pour le porteur du duplicata à ordre, telle est la raison pour laquelle le Projet rend responsable le chemin de fer de l'harmonie entre les indications de la lettre de voiture à ordre et celles du duplicata à ordre (art. 8 § 7).

Enfin, le duplicata à ordre a le caractère d'un reçu quant à la remise au chemin de fer de la marchandise destinée à être transportée, et cela même à un degré plus élevé que le duplicata de la C. I. M. puisque d'après le Projet, le chemin de fer est tenu de certifier la réception de la marchandise et la date de l'acceptation au transport non seulement pas l'apposition d'un timbre, mais encore par la signature d'un employé autorisé.

2. Transmission du duplicata à ordre

§ 20. L'endossement :

a) forme et contenu ;

Le duplicata du Projet n'est pas autre chose qu'un titre transmissible par voie d'endossement. En effet, d'après l'art. 8 § 5, al. 2, le duplicata de la lettre de voiture est transmissible par voie d'endossement ; toute personne au bénéfice de laquelle le duplicata a été endossé peut l'endosser à nouveau.

Le Projet n'a pas réglementé l'endossement dans tous les détails, et seules les principales dispositions ont été prévues.

Comme, d'une part, l'endossement du duplicata présente de nombreuses analogies avec celui de la lettre de change et, d'autre part, le Projet s'est inspiré du droit de change international, à savoir de la Loi uniforme sur les lettres de change et billets à ordre du 7 juin 1930, nous avons jugé opportun dans ce paragraphe de nous en référer à cette loi pour compléter le Projet.

D'après le Projet, pour qu'un endossement soit valable, il doit être inscrit sur le duplicata à ordre, à la place désignée à cet effet. De plus, il doit être signé par l'endosseur (art. 8 § 5, al. 4). La Loi uniforme dans ses art. 13 § 1 et 67 al. 3 se contente d'affirmer que l'endossement doit être inscrit sur la lettre de change, sur une allonge ou sur une copie sans prescrire une place particulière. Ni la Loi uniforme ni le Projet n'exigent une indication de lieu ou de date, mais en revanche, la signature manuscrite de l'endosseur est essentielle.

L'endossement est complet lorsqu'il indique le nom de l'endossataire. Dans ce cas, il s'agit d'un endossement nominatif. Non seulement ce dernier est admis, mais encore les endossements en blanc et au porteur.

L'endossement en blanc est celui dans lequel le nom de l'endossataire n'est pas désigné. L'art. 8 § 5, al. 5, du Projet l'admet en affirmant que l'endossement ne doit pas nécessairement désigner le bénéficiaire ; il peut consister simplement dans la signature de l'endosseur (endossement en blanc). Au point de vue formel le porteur sera considéré comme légitime par le seul

fait qu'il a entre les mains le duplicata muni de l'endossement en blanc. L'endossataire en blanc a une position juridique identique à celle du bénéficiaire d'un endossement complet. Tout comme lui, il pourra faire valoir les droits attachés à la possession du duplicata à ordre. En outre, le bénéficiaire pourra par exemple faire de l'endossement en blanc un endossement complet en remplissant le blanc de son nom, du nom d'une autre personne, ou encore remettre le duplicata à un tiers sans remplir le blanc et sans l'endosser.

Quant à l'endossement au porteur, il vaut comme endossement en blanc (art. 8 § 5, al. 3, du Projet et art. 12, al. 3 de la Loi uniforme). L'endossement au porteur sera donc réglementé d'une manière identique à celle de l'endossement en blanc. Du fait que l'endossement au porteur est admis par le Projet, il y aura possibilité de créer non seulement un duplicata à ordre, mais encore, en quelque sorte, un duplicata au porteur, bien que ce dernier ne soit pas consacré par le Projet. Il suffira en effet que le duplicata soit muni d'un endossement au porteur pour qu'il puisse se comporter comme un titre au porteur.

On peut se poser la question de savoir si l'endossement par procuration et l'endossement pignoratif, tels qu'ils sont prévus respectivement par les art. 18, al. 1, et 19 de la Loi uniforme, peuvent être admis dans le cadre du Projet. A notre point de vue ils sont parfaitement admissibles.

L'endossement par procuration sera celui qui, sans transférer à l'endossataire la propriété du titre, lui conférera néanmoins le droit de demander au chemin de fer la livraison de la marchandise. Quant à l'endossement pignoratif, il sera celui qui sans conférer un droit de propriété à l'endossataire lui permettra d'exercer un droit de gage sur le duplicata à ordre, titre représentatif de la marchandise transportée.

D'après l'art. 8 § 5, al. 3, l'endossement doit être pur et simple. Toute condition à laquelle il est subordonné est réputée nulle et non avenue. Au vu de l'art. 12, al. 1, de la Loi uniforme, l'endossement doit être également pur et simple, et toute condition à laquelle il est subordonné est réputée non écrite.

La Loi uniforme et le Projet se sont inspirés ici du droit anglo-américain et non du système allemand selon lequel un endossement conditionnel est radicalement nul. Ainsi dans l'endossement conditionnel, ce dernier garde toute sa valeur, et seule la condition est déclarée nulle.

Pour ce qui est de l'endossement partiel, il est nul (art. 8 § 5, al. 3 du Projet, art. 12, al. 2, de la Loi uniforme). Dans le Projet, cette disposition est en rapport étroit avec celle de l'art. 21 § 1, al. 3, à teneur de laquelle les modifications au contrat de transport ne doivent jamais avoir pour effet de diviser l'envoi.

b) effets ;

D'après la Loi uniforme, l'endossement déploie trois effets :

1. Il transmet tous les droits dérivant de la lettre de change (art. 14, al. 1) ;
2. Il met à la charge de l'endosseur une obligation de garantie (art. 15, al. 1) ;
3. Il confère à l'endossataire la qualité de porteur légitime en la forme (art. 16, al. 1).

La question se pose de savoir si ces trois effets prévus pour l'endossement de la lettre de change peuvent être attribués à l'endossement du duplicata à ordre de la lettre de voiture.

A notre point de vue, l'endossement du duplicata à ordre déploie deux effets seulement qui sont les suivants :

1. il transmet tous les droits dérivant du duplicata à ordre ,
2. il confère à l'endossataire la qualité de porteur légitime en la forme.

Nulle part le Projet ne met une obligation de garantie à la charge de l'endosseur telle qu'elle existe à l'art. 15, al. 1, de la Loi uniforme.

Nous allons reprendre séparément ces deux effets de l'endossement.

Tout d'abord l'endossement transmet tous les droits dérivant du duplicata à ordre.

D'après l'art. 8 § 9 du Projet, la transmission des droits sur la marchandise acceptée au transport par le chemin de fer ne peut s'opérer que par la transmission du duplicata à ordre.

Parmi ces droits, il faut citer les droits de disposition, de possession et de propriété. Si le Projet évite de faire allusion à ce droit, il protège néanmoins le porteur de bonne foi qui justifie de son droit par une suite ininterrompue d'endossements (art. 8 § 6, al. 2). Un tel porteur ne sera pas tenu de se dessaisir du duplicata à ordre.

Toujours à propos de la transmission des droits dérivant du duplicata à ordre, la question se pose de savoir si l'endossement suffit à lui seul à transférer ces droits. Selon notre concept, il n'en est rien. Non seulement l'endossement est nécessaire, mais encore il faut la remise du duplicata à ordre. Et d'ailleurs, pour pouvoir exercer les droits dérivant de ce dernier, il faut être tout à la fois bénéficiaire de l'endossement et porteur du titre. Ainsi, d'après l'art. 16 § 1, al. 2, du Projet, la livraison de la marchandise et de la lettre de voiture à ordre ne peut avoir lieu que contre remise du duplicata à ordre. La présentation de ce titre est également exigée pour les modifications au contrat de transport, à teneur de l'art. 21 du Projet.

Dans sa deuxième fonction, l'endossement confère à l'endossataire la qualité de porteur légitime en la forme.

L'art. 8 § 6, al. 1, du Projet fait valoir que le détenteur du duplicata à ordre est considéré comme porteur légitime s'il justifie de son droit par une suite ininterrompue d'endossements, même si le dernier endossement est en blanc. Quant à l'art. 16, al. 1, de la Loi uniforme il s'exprime dans le même sens. Ainsi du point de vue formel, le détenteur du duplicata à ordre est considéré comme porteur légitime, s'il justifie de son droit par une suite ininterrompue d'endossements.

Le Projet et la Loi uniforme ne précisent nullement ce qu'il faut entendre par « chaîne ininterrompue d'endossements ». La chaîne pourra être considérée comme ininterrompue, lorsque pour chaque endossement l'endosseur sera l'endossataire de l'endossement précédent. La conformité absolue des désignations

§ 21. Transmission du duplicata à ordre et droits de disposition, de possession et de propriété :

a) droit de disposition ;

Les dispositions de la C. I. M. nous ont enseigné que l'expéditeur a seul le droit de disposer de la marchandise jusqu'au moment où la lettre de voiture a été remise au destinataire ou lorsque ce dernier, après l'arrivée de la marchandise à la gare destinataire, demande au chemin de fer de lui remettre la lettre de voiture et de lui livrer la marchandise, ou encore lorsque le destinataire fait valoir en son propre nom les droits résultant du contrat de transport en se basant sur le fait que la marchandise n'est pas arrivée à l'expiration du délai prévu à l'art. 30 § 1 de la Convention.

Dans ces trois cas, l'expéditeur perd son droit de disposition, même s'il a encore le duplicata entre les mains.

Le défaut de souplesse reproché au droit de disposition réglementé par la C. I. M. se trouve éliminé dans le Projet qui a adopté un duplicata à ordre.

Comme ce titre est un papier-valeur destiné à circuler, le fait qu'il peut passer par voie d'endossement entre les mains de différents porteurs permettra au contrat de transport de s'adapter à la situation juridique telle qu'elle ressort du contrat de base. Le droit de disposition sera conféré à celui qui d'après les clauses du contrat de base doit véritablement posséder un tel droit. Il ne sera plus attribué arbitrairement à l'expéditeur seul, comme c'était le cas d'après la C. I. M. Ce droit suivra le duplicata à ordre qui à son tour se soumettra à la volonté des parties au contrat de base.

Examinons maintenant le droit de disposition tel qu'il est réglementé par le Projet.

D'après l'art. 21 de C. I. M., l'expéditeur seul a le droit de disposer de la marchandise transportée. Aux termes du Projet, il n'en est rien. Le droit de modifier le contrat de transport appartient exclusivement au porteur du duplicata à ordre (art. 21 § 1).

Comme d'après la C. I. M., le contenu du droit de disposition n'est pas illimité. Tout d'abord, les modifications au contrat de transport ne doivent jamais avoir pour effet de diviser l'envoi. Ensuite, parmi les modifications qui n'ont pas pour effet de fractionner l'envoi, sont seules admises celles qui consistent :

1. à retirer la marchandise à la gare expéditrice ;
2. à l'arrêter en cours de route ;
3. à la faire livrer en tout autre point situé en deça ou au delà de la gare de destination ;
4. à ordonner son retour à la gare expéditrice ;
5. à indiquer un autre domiciliataire à la place de celui que l'expéditeur à mentionné dans la lettre de voiture à ordre (art. 21 § 1).

La teneur de ce paragraphe est limitative, et seules les modifications énumérées sont admises. L'art. 21 § 1, al. 2, est précis : « D'autres modifications que celles énumérées ci-dessus ne sont admises en aucun cas. »

Si le porteur du duplicata veut donner un ordre modifiant la gare de destination, il ne peut indiquer qu'une autre gare figurant dans la liste prévue au § 3 de l'art. 4. Dans ce cas, il doit désigner un nouveau domiciliataire, si le domiciliataire primitif n'est pas établi dans la localité desservie par la nouvelle gare de destination (art. 21 § 1, al. 4 et 5).

Le Projet ne se contente pas de limiter le contenu du droit de disposition, il soumet encore l'exercice de ce droit à des exigences d'ordre formel.

Tout d'abord, le chemin de fer n'est pas tenu de donner suite aux modifications du porteur du duplicata que si celles-ci sont données par l'intermédiaire de la gare expéditrice ou la gare destinataire (art. 21 § 3). Au vu de cet article, la première formalité exigée est que les modifications au contrat de transport doivent être données par l'intermédiaire de la gare expéditrice ou de la gare destinataire. Une modification importante est donc intervenue par rapport à la C. I. M., en ce sens que

qualifié ou capable de disposer de la lettre. » *) Cet amendement a été écarté, car il a paru impossible d'élaborer une définition précise de la mauvaise foi qui satisfasse à la conception que l'on en a dans différents pays. D'autre part, cet amendement tend à régler le sort d'un endossement consenti par un incapable et la solution de ce point est laissée aux législations nationales.

Pour la doctrine, l'endossataire sera de mauvaise foi toutes les fois qu'il aura su ou dû savoir que l'endosseur n'était pas propriétaire du titre, ou n'avait pas le droit d'en disposer, ou n'avait pas la capacité juridique à cet effet ou encore que le représentant ayant endossé le titre ne possédait pas les pouvoirs nécessaires. **)

Celui qui aura acquis un duplicata à ordre d'une personne n'ayant pas du tout le droit d'en disposer sera protégé s'il a été de bonne foi et n'a commis aucune faute lourde. Il importe peu que le porteur ait connu le vice d'un endossement antérieur, sa bonne foi ne se trouvera en rien entachée. Il suffit que l'endosseur immédiat ait ignoré, sans négligence grave, l'existence de ce vice pour qu'il soit devenu porteur légitime et ait acquis le droit de transférer valablement le duplicata à ordre. ***)

Les règles de la bonne foi s'appliqueront également au chemin de fer. Ce dernier ne devra pas exécuter la prestation lorsque la mauvaise foi du porteur du duplicata lui sera connue. S'il s'exécute, il ne sera pas libéré vis-à-vis de l'ayant droit.

La bonne foi ou la faute lourde doit être appréciée au moment de l'acquisition.

3. Le chemin de fer s'acquittera valablement de ses obligations entre les mains du porteur légitime. D'après l'art. 16 §1,

---

* Arminjon et Carry. Op. cit., p. 269.

** Wolff. Ueber den Verkehrsschutz im neuen Wechselrecht (Festgabe für K. Wieland, Bâle 1934, p. 452.
Staub. Kommentar zur Wechselordnung. Berlin 1934. p. 218-219.
Rilk. Kommentar zum Wechselgesetz. Leipzig 1933. p. 88,

*** Staub-Stranz. Op. cit., art. 16 note 28.

al. 2, le chemin de fer est tenu de livrer au porteur légitime du duplicata à ordre... la lettre de voiture à ordre et la marchandise... Nous l'avons vu, le porteur est légitime lorsqu'il justifie de son droit par une suite ininterrompue d'endossements. Le chemin de fer a l'obligation de vérifier la régularité de la suite des endossements, mais non la régularité de la signature des endosseurs.

Faisons remarquer que les chemins de fer s'opposent à la vérification des endossements. Ils voient dans cette opération un surcroît de travail à fournir par des employés inexpérimentés, et une augmentation de responsabilité.

Il ne semble pas cependant que les craintes émises par les administrations de chemins de fer soient justifiées. L'obligation de vérifier la régularité de la suite des endossements n'impose qu'un examen d'une grande simplicité, couramment pratiqué par les employés de banques. Le chemin de fer chargé de la livraison n'aura qu'à s'assurer s'il existe ou non une solution de continuité dans la chaîne des endossements. Cette vérification sera aussi aisée à effectuer par les agents d'une gare que par des employés de banques. De plus, le nombre des endossements ne sera guère élevé.

Parmi les nombreux partisans de cette vérification, citons Strobele, Délégué de l'Autriche au sein du Comité spécial. Selon l'avis de ce délégué, ce contrôle ne présente pas de difficultés, et tout petit commerçant, tout commis de banque l'accomplit lorsqu'il s'agit de lettres de change. Les chemins de fer exagèrent beaucoup les difficultés et n'ont pas assez de confiance en leurs employés. Il serait tout à fait peu logique d'affirmer : « Un titre négociable a été introduit, mais la chaîne des endossements ne doit pas être contrôlée ». *)

En résumé, on ne peut qu'approuver la solution adoptée par le Projet imposant au chemin de fer l'obligation de vérifier la suite des endossements.

---

* Procès-verbaux des séances tenues par le Comité spécial à Rome du 1er au 23 novembre 1933. p. 14-15.

faites dans les deux endossements n'est pas exigée, et de légères différences ne laissant planer aucun doute sur l'identité elle-même seront sans importance. *)

Nous avons déjà vu que les endossements peuvent être soit complets soit en blanc. Lorsqu'un endossement en blanc est suivi d'un autre endossement, le signataire de celui-ci est réputé avoir acquis le duplicata à ordre par l'endossement en blanc. Le porteur du duplicata à ordre doit compléter le dernier endossement en mentionnant son adresse ; en cas d'endossement en blanc, il doit remplir cet endossement de son nom et de son adresse (art. 16 § 1, al. 3). Ici, le Projet diffère de la Loi uniforme, car d'après cette dernière le porteur qui a acquis la lettre de change par un endossement en blanc est considéré comme porteur légitime sans qu'il ait besoin de remplir le blanc.

Les endossements biffés sont réputés non écrits. Pour que de tels endossements soient considérés comme non écrits, le seul fait qu'ils sont biffés est déterminant. Peu importe, qu'ils aient été biffés volontairement ou par erreur. **)

La présence de la légitimation formelle entraîne les conséquences suivantes :

1. Le porteur légitime n'a nullement besoin de présenter une légitimation matérielle. Le seul fait que le porteur peut justifier de son droit par une suite ininterrompue d'endossements, et partant fournir une légitimation formelle, fait présumer qu'il est porteur du point de vue matériel. Il s'agit donc d'une simple présomption. D'ailleurs, l'art. 8 § 6, al. 1, du Projet est clair à ce sujet, et il affirme que le détenteur du duplicata à ordre « est considéré » comme porteur légitime.

   La présomption peut être détruite par la preuve contraire. Il peut fort bien se présenter que le porteur légitime du point de vue formel ne le soit pas du tout du point de vue matériel et inversément.

---

* Arminjon et Carry. La lettre de change et le billet à ordre. 1938. p. 267.

** Staub-Stranz. Kommentar zum Wechselgesetz. 13e édition, 1934, art. 16, note 10.

On peut se demander quelle sera la situation juridique du propriétaire du duplicata à ordre qui n'est pas porteur légitime du point de vue formel ?

Selon nous, il ne pourra pas exercer les droits reposant sur le duplicata à ordre. Le chemin de fer ne s'en rapportera qu'à la légitimation formelle et ne se préoccupera nullement du droit de propriété tel qu'il ressort des clauses du contrat de base. D'après l'art. 16 § 1 du Projet, le chemin de fer est tenu de vérifier la régularité de la suite des endossements, mais non la régularité de la signature des endosseurs.

2. Le porteur légitime de bonne foi devient propriétaire du duplicata à ordre. Le porteur légitime ne sera pas tenu de restituer le titre que s'il l'a acquis de mauvaise foi ou s'il a commis une faute lourde. L'art. 8 § 6, al. 2, prévoit en effet que si une personne a été dépossédée du duplicata à ordre par quelque événement que ce soit, le porteur, justifiant de son droit par une suite ininterrompue d'endossements, n'est tenu de se déssaisir du duplicata à ordre que s'il l'a acquis de mauvaise foi ou si en l'acquérant il a commis une faute lourde.

L'art. 16, al. 1, de la Loi uniforme s'exprime dans le même sens. Il y aura dépossession au sens de cet article non seulement lorsque le porteur aura été dessaisi sans sa volonté, mais aussi lorsqu'il a volontairement remis le titre à un tiers qui, à son tour, le transmet sans droit. *)

A la Conférence de Genève, relative à l'unification du droit de change, la délégation allemande avait proposé un amendement tendant à préciser les conditions auxquelles le porteur peut être dit « de mauvaise foi » : « Le porteur est de mauvaise foi si, en acquérant la lettre, il connaît ou ignore par suite de faute lourde, que le cédant n'est pas le porteur légitime ou son représentant, ou bien encore s'il n'est pas

* Arminjon et Carry. Op. cit., p. 268.

le droit de disposition peut être exercé non seulement par l'intermédiaire de la gare expéditrice, mais encore par celui de la gare destinataire.

Ensuite, une déclaration est nécessaire qui ne doit pas être quelconque. Il faut qu'elle soit faite par écrit et conforme au formulaire de l'Annexe IV à la C. I. M. De plus, ladite déclaration doit porter la signature du porteur du duplicata à ordre. En effet, d'après l'art. 21 § 2, les modications au contrat mentionnées ci-dessus doivent être données au moyen d'une déclaration écrite, signée par le porteur du duplicata et conforme au formulaire constituant l'Annexe IV à la C. I. M.

La déclaration doit être répétée sur le duplicata à ordre qui sera présenté en même temps au chemin de fer et rendu par ce dernier au porteur, après apposition du timbre et de la signature de l'agent autorisé par le chemin de fer (art. 21 § 2, al. 2).

L'article correspondant de la C. I. M., ne prévoit pas l'apposition du timbre et la signature d'un employé autorisé.

Dans les gares où des transports avec lettre de voiture à ordre peuvent être remis à l'expédition, les noms et signatures des agents autorisés à signer le duplicata sont publiées par voie d'affichage au guichet (disp. compl. de l'art. 21).

Une remarque doit encore être faite en ce qui concerne l'apposition du timbre et la signature de l'agent du chemin de fer. Pour que cette apposition puisse être exigée, le chemin de fer doit être sûr que la modification du contrat de transport puisse être exécutée. En effet, d'après l'art. 21 § 2, al. 4, l'apposition du timbre et de la signature de l'agent de chemin de fer ne peut être exigée avant que le chemin de fer soit sûr que la modification du contrat de transport puisse être exécutée. Les dépenses occasionnées par les informations nécessaires grèvent l'envoi.

Enfin, ajoutons que si l'une ou l'autre des formalités prescrites par l'art. 21 vient à faire défaut, la modification ordonnée par le porteur doit être considérée comme nulle et non avenue (art. 21 § 2, al. 5).

Qu'en sera-t-il de la responsabilité du chemin de fer qui se sera conformé aux ordres du porteur du duplicata à ordre sans exiger la présentation de ce titre portant la déclaration écrite ?

L'art. 21 § 2, al. 3, accorde une réponse à cette question. Aux termes de cet article, le chemin de fer, qui se sera conformé aux ordres du porteur du duplicata sans exiger la présentation de ce titre portant la déclaration écrite, sera responsable du préjudice causé par ce fait à tout porteur ultérieur du duplicata.

Qu'en est-il des demandes de modifications au contrat de transport régulières quant à la forme et à la transmission ?

Le principe général est que de telles demandes sont obligatoires pour le chemin de fer. Ce dernier ne peut en effet ni se refuser à l'exécution des ordres dont il est fait mention au § 1 de l'art. 21, ni apporter des retards ou des changements dans cette exécution, sauf dans quatre cas (art. 22 § 1). Nous ne reviendrons pas sur ces exceptions, puisqu'elles ont déjà été étudiées à propos du duplicata de la C. I. M.

Dans ces quatre cas, le domiciliataire est avisé le plus tôt possible des empêchements qui s'opposent à l'exécution des ordres. Si le chemin de fer n'est pas à même de prévoir à l'avance ces empêchements, le porteur du duplicata à ordre supporte toutes les conséquences résultant du commencement d'exécution donné à ses ordres (art. 22 § 1).

Nous nous arrêterons encore aux cas d'empêchements au transport et à la livraison.

Pour ce qui est des empêchements au transport, les indications sont données par l'art. 23 du Projet qui a subi plusieurs modifications par rapport à l'article correspondant de la C. I. M.

D'après les § 1 et 2 de l'art. 23, lorsqu'un transport est empêché ou interrompu, il appartient au chemin de fer de décider s'il convient, dans l'intérêt du porteur du duplicata à ordre, de lui demander des instructions, ou bien s'il est préférable de transporter d'office la marchandise en modifiant l'itinéraire. Le chemin de fer est fondé à réclamer le prix du trans-

si bien que la remise de ce titre par voie d'endossement opère le transfert du droit de disposition.

A notre point de vue, il en est tout à fait de même pour le droit de possession, et la remise du document entraîne le transfert de ce droit.

En remettant la marchandise au chemin de fer, l'expéditeur acquiert sur celle-ci un droit de possession indirect, et le chemin de fer un droit de possession direct. Durant le transport, le droit du chemin de fer ne subira aucune modification.

Quant à l'expéditeur, il ne gardera pas son duplicata entre les mains, mais le transmettra par voie d'endossement. L'effet du transfert de ce titre par voie d'endossement sera que le bénéficiaire acquerra non seulement un droit de disposition, sur la base de l'art. 21 du Projet, mais encore un droit de possession indirect sur la marchandise. Le duplicata à ordre pourra être endossé plusieurs fois jusqu'à ce que le dernier porteur exige du chemin de fer la livraison de la marchandise.

Au moment où le chemin de fer livre la marchandise accompagnée de la lettre de voiture à ordre, il perd son droit de possession direct qui est acquis par le porteur du duplicata à ordre. Ainsi le droit de possession indirect du porteur se transforme en droit de possession direct.

c) droit de propriété ;

Et maintenant examinons les rapports entre le duplicata à ordre et le droit de propriété.

Le Projet, de même que la C. I. M., évite de parler des mots « droit de propriété ». Cependant, selon notre concept, par le seul fait que le Projet accorde un droit de disposition au porteur légitime, il attribue à ce dernier non seulement un droit de possession, mais encore, implicitement, un droit de propriété. La transmission du duplicata par voie d'endossement opérera le transfert tout à la fois des droits de disposition, de possession et de propriété. D'ailleurs, d'après l'art. 8 § 6, al. 2, du Projet, si une personne a été dépossédée du duplicata à ordre par quelque événement que ce soit, le porteur, justifiant

de son droit de la manière indiquée à l'alinéa précédent, n'est tenu de se dessaisir du duplicata que s'il l'a acquis de mauvaise foi ou si en l'acquérant il a commis une faute lourde. Il résulte de cet article que le porteur de bonne foi justifiant de son droit par une suite ininterrompue d'endossements se trouve protégé et acquiert un droit de propriété sur le duplicata à ordre.

Le Projet, à l'instar de la C. I. M., réglemente d'une manière impérative le droit de disposition, et partant les droits de possession et de propriété. Quant aux clauses du contrat de base, elles pourront également réglementer de leur côté ces mêmes droits. Nous pourrons avoir ainsi l'un en face de l'autre les deux groupes constitués, l'un par les droits de disposition, de possession et de propriété tels qu'ils émanent de la volonté des parties exprimée dans le contrat de base, et l'autre par les mêmes droits mais réglementés par le Projet à l'intention du contrat de transport avec duplicata à ordre. Comme sous le régime de la C. I. M., le droit « dispositif » gouvernant le contrat de base se trouvera en face du droit « impératif » régissant le contrat de transport, avec cette différence toutefois que d'après le Projet l'antagonisme entre ces deux ordres de droits est éliminé grâce à l'admission d'un duplicata à ordre. L'introduction d'un tel titre crée une harmonie entre les droits de disposition, de possession et de propriété du contrat de base et les mêmes droits du contrat de transport. Ainsi, grâce au duplicata à ordre, les parties au contrat de base, bien qu'elles devront avoir recours à un contrat de transport pour exécuter leur contrat de base, pourront conférer un droit de disposition, de possession et de propriété à celui qui d'après les clauses du contrat de base devra véritablement en être titulaire. Pendant le transport, les droits sur la marchandise ne seront pas attribués arbitrairement à l'un des sujets au contrat de transport, mais bien au porteur du duplicata à ordre. Or, un transfert du titre par voie d'endossement suffit pour que la personne du porteur change.

Un exemple permettra de faire ressortir le rapport étroit qui peut exister entre le contrat de base et le contrat de transport international avec duplicata à ordre.

recours non seulement à la gare expéditrice, mais aussi à la gare destinataire. En outre, la disposition prévue sous lettre b de l'art. 23 § 4 du Projet est nouvelle.

Si le porteur du duplicata à ordre ne donne pas dans un délai raisonnable des instructions exécutables, ou ne peut être avisé de l'empêchement au transport à cause d'une erreur dans l'adresse du domiciliataire, il sera procédé conformément aux dispositions relatives aux empêchements à la livraison. Si l'empêchement au transport vient à cesser avant l'arrivée des instructions du porteur du duplicata, la marchandise est dirigée sur sa destination sans attendre des instructions et le domiciliataire en est prévenu dans le plus bref délai possible (art. 23 § 5 et 6).

Enfin, selon nous, l'art. 22 du Projet devrait être applicable à l'art. 23 concernant les empêchements au transport, comme cela a été décidé pour la C. I. M. à la Conférence de Rome.

Qu'en est-il des empêchements à la livraison ?

S'il se présente des empêchements à la livraison de la marchandise, il est nécessaire que le chemin de fer prévienne l'expéditeur ou le domiciliataire. Il peut le faire, mais n'en a nullement l'obligation. Le chemin de fer procèdera d'après les lois et règlements que ce chemin de fer destinataire doit observer pour les marchandises en souffrance dans le cas ou l'expéditeur d'un envoi en trafic intérieur, à qui le chemin de fer a déjà demandé des instructions, n'a pas donné une instruction de nature à éliminer l'empêchement. Le domiciliataire et l'expéditeur doivent être prévenus des mesures à prendre à cet effet (art. 24).

Le contenu de l'article correspondant de la C. I. M. est tout différent. La gare destinataire « doit prévenir » sans retard l'expéditeur par l'entremise de la gare expéditrice et demander ses instructions, lorsqu'il se présente des empêchements à la livraison (art. 24 § 1). Cette Convention ne renvoie aux lois et règlements à observer par le chemin de fer chargé de la livraison que pour tout ce qui n'est pas prévu au § 1 de l'art. 24 (art. 24 § 2)

Comme la C. I. M., le Projet prévoit une disposition en cas de vente de la marchandise (art. 24).

Enfin, la remarque faite plus haut à propos des empêchements au transport s'applique également aux empêchements à la livraison, et les dispositions de l'art. 22 devraient être applicables à l'art. 24.

Nous n'insisterons pas sur les autres divergences qui séparent l'art. 24 du Projet de l'article correspondant de la C. I. M., étant donné qu'elles sont la conséquence logique de l'introduction d'un titre négociable.

b) droit de possession ;

Il nous reste encore à étudier dans ce paragraphe, d'une part, les rapports entre le duplicata à ordre et le droit de possession et, d'autre part, ceux existant entre ce titre et le droit de propriété.

Prenons en premier lieu les rapports entre le duplicata à ordre et le droit de possession.

Supposons tout d'abord qu'après la conclusion du contrat de transport et la restitution du duplicata à ordre à l'expéditeur, ce dernier garde ce document entre les mains.

L'expéditeur, au moment où il va remettre la marchandise au chemin de fer, a sur celle-ci un droit de possession direct. Dès l'instant où le contrat de transport est conclu, le droit de possession direct de l'expéditeur se transforme en un droit de possession indirect. Quant au chemin de fer, il acquiert un droit de possession direct sur la marchandise jusqu'à ce qu'elle soit livrée au porteur du duplicata à ordre, en l'occurence à l'expéditeur. A la gare destinataire, dès que le chemin de fer livre la marchandise au porteur du duplicata, le droit de possession indirect de celui-ci se transforme en un droit de possession direct.

Qu'en sera-t-il lorsque l'expéditeur transmettra son duplicata par voie d'endossement ?

Nous avons vu déjà que le droit de disposition suit le duplicata à ordre et se trouve en quelque sorte incorporé à lui,

port par cette autre voie et dispose des délais correspondants, même s'ils sont plus élevés que par l'itinéraire primitif, à moins que le chemin de fer ne soit en faute. S'il n'y a pas d'autres voies de transport, le chemin de fer doit en aviser le domiciliataire pour lui demander les instructions du porteur du duplicata. Toutefois, cette demande n'est pas obligatoire pour le chemin de fer dans le cas d'empêchement temporaire résultant des circonstances prévues à l'art. 5 § 5.

Comme la C. I. M., le Projet prévoit des règles différentes suivant qu'il existe ou n'existe pas une autre voie de transport.

S'il existe une autre voie de transport, c'est au chemin de fer qu'il appartient de décider s'il y a lieu de demander des instructions, non pas à « l'expéditeur » comme d'après la C. I.M., mais bien au « porteur du duplicata à ordre », ou s'il est préférable de transporter d'office la marchandise en modifiant l'itinéraire. Le chemin de fer vient-il à prendre cette dernière décision, il bénéficie des délais et des tarifs afférents à la voie finalement utilisée, sauf si une faute peut lui être imputée.

Au contraire, s'il n'y a pas d'autre voie de transport, le chemin de fer doit en aviser le domiciliataire pour lui demander les instructions du porteur du duplicata. D'après la C. I. M., les instructions devraient être demandées à l'expéditeur.

La règle, selon laquelle le chemin de fer doit aviser le domiciliataire pour lui demander les instructions du porteur du duplicata, souffre une exception qui est le cas d'empêchement temporaire (art. 23 § 2). Cette exception existe également dans la C. I. M. Ajoutons encore que l'art. 23 § 2 accuse une divergence par rapport à l'article correspondant de la C. I. M. Cette Convention prévoit en effet que s'il n'y a pas d'autre voie de transport ou si pour d'autres motifs la continuation du transport n'est pas possible, le chemin de fer... Les mots « ou si pour d'autres motifs la continuation du transport n'est pas possible » n'existent pas dans le Projet. A notre point de vue, cette phrase devrait y être introduite, car elle tient compte, comme nous l'avons déjà vu, de certaines éventualités comme par exemple un empêchement au transport par suite de l'état de la marchandise, d'une interdiction de transport, etc.

D'après la C. I. M., l'expéditeur peut donner dans la lettre de voiture des instructions pour le cas où un empêchement au transport se présenterait. Si d'après l'appréciation du chemin de fer ces instructions ne peuvent pas être exécutées, le chemin de fer demande de nouvelles instructions à l'expéditeur (art. 23 § 3). Cette nouvelle disposition de la Convention ne figure pas dans le Projet, car d'une part le duplicata est à ordre, et d'autre part les instructions ne sont pas demandées à l'expéditeur, mais bien au porteur du duplicata à ordre.

Lorsque le porteur du duplicata est avisé d'un empêchement au transport, il peut donner par écrit des intructions sur la marchandise, pourvu que le chemin de fer soit à même de les exécuter, et dans ce cas, l'art. 21 § 2, al. 2, 3 et 4, s'applique par analogie (art. 23 § 3). D'après la C. I. M., il en est tout autrement, et l'expéditeur avisé d'un empêchement au transport peut résilier le contrat, à charge pour lui de payer au chemin de fer, suivant le cas, soit le prix du transport pour le transport déjà effectué, soit les frais préparatoires au transport, ainsi que tous ceux prévus par les tarifs, à moins que le chemin de fer ne soit en faute (art. 23 § 4).

La C. I. M. prévoit que si l'expéditeur n'est pas en possession du duplicata, les instructions qu'il donne ne peuvent modifier ni la désignation du destinataire, ni le lieu de destination. Cette disposition, insérée dans l'art. 23 § 5 de la C. I. M., ne se trouve pas dans le Projet pour des raisons faciles à saisir. Le duplicata du Projet est un papier-valeur transmissible par voie d'endossement, tandis que le duplicata de la C. I. M. a comme principale fonction celle de limiter l'exercice du droit de disposition de l'expéditeur.

D'après le Projet, pour qu'il soit donné suite aux instructions du porteur, celles-ci doivent être adressées par l'intermédiaire soit de la gare expéditrice soit de la gare destinataire. D'autre part, il n'est pas donné suite aux demandes de renvoi d'une marchandise dont la valeur ne couvre pas les frais de réexpédition, sauf si les frais sont payés ou garantis immédiatement (art. 23 § 4). Ce paragraphe 4 diffère de la disposition correspondante de la C. I. M., en ce sens qu'on peut avoir

Supposons que d'après les clauses du contrat de base l'expéditeur possède un droit de propriété sur la marchandise. Au moment de la conclusion du contrat de transport l'expéditeur, porteur du duplicata à ordre, garde son droit de propriété et son droit de disposition, mais en revanche son droit de possession direct devient un droit de possession indirect. Quant au chemin de fer, il acquiert un droit de possession direct.

Durant le transport, l'expéditeur-porteur veut-il transférer la propriété de la marchandise à un tiers, il lui suffira d'endosser le duplicata à ordre au nom de ce tiers qui à son tour aura sur la marchandise des droits de propriété, de possession indirect et de disposition. Dès lors, ce sera ce tiers porteur du duplicata qui pourra exiger du chemin de fer la livraison de la marchandise.

Cette opération d'endossement sera susceptible de se répéter plusieurs fois jusqu'à ce que la marchandise soit arrivée à la gare destinataire. Dès que le chemin de fer remettra la marchandise au dernier porteur propriétaire, ce dernier acquerra un droit de possession direct, tandis que le chemin de fer perdra ce droit.

Au vu de cet exemple, on remarque immédiatement que malgré la présence d'un contrat de transport, les droits de disposition, de possession et de propriété sur la marchandise n'ont pas cessé d'appartenir à ceux qui devaient en être titulaires aux termes des clauses du contrat de base.

3. Les personnes en présence.

§ 22. L'expéditeur, le chemin de fer, le porteur du duplicata à ordre et le domiciliataire.

D'après la C. I. M. on note l'existence de trois sujets : l'expéditeur, le chemin de fer et le destinataire.

Selon le Projet, il en est tout autrement, et les personnes en présence dans un transport avec un duplicata à ordre sont : l'expéditeur, le chemin de fer, le porteur du duplicata à ordre et le domiciliataire.

a) l'expéditeur ;

Le contrat de transport avec lettre de voiture à ordre est conclu entre l'expéditeur et le chemin de fer. Tant que l'expéditeur a le duplicata à ordre entre les mains, les droits découlant de la détention d'un tel titre lui appartiennent, car, il a non seulement la qualité d'expéditeur mais encore celle de porteur. Il pourra notamment prendre livraison de la marchandise à la gare de destination et modifier le contrat de transport conformément à l'art. 21 du Projet. C'est seulement au moment où l'expéditeur remettra le duplicata à ordre à un tiers qu'il perdra ses droits sur la marchandise.

L'expéditeur est responsable s'il ne se conforme pas aux prescriptions du Projet (art. 5 § 1). De plus, il répond de l'exactitude des indications et déclarations inscrites par ses soins dans la lettre de voiture (art. 7 § 1).

Il ne faut pas oublier que l'expéditeur, malgré la remise du duplicata, reste dans le contrat de transport co-contractant du chemin de fer et à ce titre des droits et des obligations lui appartiendront encore.

Ainsi, dans le cas de l'art. 24 du Projet ayant trait aux empêchements à la livraison, si la vente de la marchandise est effectuée par le chemin de fer et si le produit de la vente ne suffit pas à couvrir les frais, l'expéditeur a l'obligation de parfaire le découvert. D'autre part, le principe selon lequel l'ayant droit doit produire pour faire valoir une réclamation administrative soit le duplicata à ordre soit la lettre de voiture à ordre,

souffre une exception. Celle-ci est prévue par l'art. 40 § 3, al. 2, à teneur duquel l'expéditeur aura le droit de demander la restitution d'une somme payée par lui sans produire les documents susmentionnés. Sur demande de l'expéditeur, le chemin de fer sera tenu de lui délivrer une quittance. (art. 8 § 8).

b) le chemin de fer ;

Le co-contractant de l'expéditeur dans le contrat de transport est le chemin de fer. Ce dernier aura des droits et devra assumer des obligations.

C'est lui qui acceptera la marchandise avec la lettre de voiture à ordre et se chargera du transport. Il constatera l'acceptation en apposant sur la lettre de voiture à ordre son timbre portant la date de l'acceptation. Le chemin de fer certifiera également, sur le duplicata à ordre, la réception de la marchandise et la date de l'acceptation au transport par l'apposition d'un timbre et la signature d'un employé autorisé.

Le chemin de fer sera responsable de la concordance, au moment de la conclusion du contrat de transport, entre les indications et déclarations inscrites dans la lettre de voiture à ordre et celles inscrites dans le duplicata à ordre (art. 8 § 7).

Le chemin de fer sera tenu de donner suite aux modifications du contrat de transport ordonnées par le porteur du duplicata à ordre conformément à l'art. 21 du Projet. En outre, en cas d'empêchement au transport, le chemin de fer doit aviser le domiciliataire pour lui demander les instructions du porteur du duplicata, lorsqu'il n'y a pas d'autres voies de transport (art. 23 § 2). Par contre, lorsqu'il se présente des empêchements à la livraison, le chemin de fer n'est tenu d'en prévenir ni l'expéditeur ni le domiciliataire (art. 24 § 1).

Le chemin de fer doit aviser le domiciliataire de l'arrivée de la marchandise à la gare de destination, et le délai de livraison sera observé si avant son expiration cette formalité a été accomplie (art. 16 § 1 et 11 § 6).

La principale obligation du chemin de fer est prévue par l'art. 16 § 1, al. 2, d'après lequel le chemin de fer est tenu de

livrer au porteur légitime la lettre de voiture et la marchandise contre remise du duplicata et paiement du montant des créances résultant de la lettre de voiture.

Le chemin de fer qui a accepté au transport la marchandise avec lettre de voiture, est responsable de l'exécution du transport sur le parcours total jusqu'à la livraison. Chaque chemin de fer subséquent, par le fait même de la prise en charge de la marchandise avec lettre de voiture primitive, participe au contrat de transport, conformément aux stipulations de ce document, et accepte les obligations qui en résultent sans préjudice des dispositions de l'art. 42 § 3 concernant le chemin de fer destinataire. La responsabilité du chemin de fer cesse à la gare destinataire indiquée sur la lettre de voiture, même si l'expéditeur a désigné un autre lieu de destination. Le transport au delà est régi par les lois et règlements intérieurs. Le chemin de fer est responsable du dommage résultant de la perte totale ou partielle de la marchandise ainsi que des avaries qu'elle subit à partir de l'acceptation au transport jusqu'à la livraison (art. 26 et 27 § 1).

Pour ce qui a trait au droit de gage, le chemin de fer a sur la marchandise les droits d'un créancier gagiste pour la totalité des créances indiquées à l'art. 20. Ces droits subsistent aussi longtemps que la marchandise se trouve en la possession du chemin de fer ou d'un tiers qui la détient pour lui (art. 25 § 1).

Enfin, comme les transports avec duplicata à ordre imposent des obligations spéciales au chemin de fer, il a été jugé équitable de lui permettre d'établir des taxes supplémentaires. C'est dans ce sens qu'abonde l'art. 9 § 4, al. 3, lorsqu'il affirme que les chemins de fer peuvent établir des taxes supplémentaires pour les envois effectués avec lettre de voiture à ordre.

c) le porteur du duplicata à ordre ;

D'après la C. I. M., le contrat de transport, conclu entre l'expéditeur et le chemin de fer, est stipulé en faveur d'un tiers, le destinataire.

Le Projet ne connaît pas le destinataire qui se trouve remplacé par le porteur du duplicata à ordre.

Nous l'avons vu, l'expéditeur est le premier porteur de ce document. C'est à lui qu'il appartiendra de décider s'il veut garder le titre entre ses mains ou au contraire le transmettre à un tiers par voie d'endossement. Dès que le duplicata a été régulièrement transmis par voie d'endossement, le bénéficiaire devient porteur légitime.

A ce titre, il aura seul le droit de modifier le contrat de transport. En outre, après l'arrivée de la marchandise à la gare destinataire, le porteur du duplicata à ordre a le droit de demander au chemin de fer de lui remettre la lettre de voiture et de lui livrer la marchandise. Si la perte de la marchandise est établie ou si la marchandise n'est pas arrivée à l'expiration du délai prévu à l'art. 30 § 1, le porteur est autorisé à faire valoir en son propre nom vis-à-vis du chemin de fer les droits résultant du contrat de transport, à condition d'exécuter préalablement les obligations que ce contrat lui impose (art. 16 § 3).

Le porteur du duplicata sera tenu de justifier de son droit par une suite ininterrompue d'endossements. De plus, il devra compléter le dernier endossement en mentionnant son adresse, et en cas d'endossement en blanc le remplir de son nom et de son adresse (art. 16 § 1, al. 3).

d) le domiciliataire ;

Nous n'insisterons pas ici sur la personne du domiciliataire, étant donné qu'une partie spéciale lui a été réservée dans cet ouvrage.

CHAPITRE V

Nature juridique du duplicata; ses rapports avec le connaissement et le titre unique dans les transports mixtes par fer et par mer.

1. Nature juridique

§ 23. Définition des papiers-valeurs ;

L'apparition du vocable papier-valeur est relativement récente, puisqu'elle coïncide d'une manière générale avec la naissance dans les différents pays des grandes codifications dont fut témoin le XIX^me^ siècle.

Nombreuses sont les théories qui ont été émises aux fins de préciser la notion des papiers-valeurs. Et tandis que certains auteurs envisagent une définition trop large, englobant des titres auxquels on ne saurait conférer cette qualité, d'autres au contraire en limitent la portée au point d'éliminer de son cadre certains documents qui doivent être cependant considérés comme papiers-valeurs en raison du rôle qu'ils jouent dans la circulation.

Parmi les définitions du papier-valeur nous ne choisirons que les plus importantes.

Thöl *) s'exprime en ces termes : « Le papier-valeur est un titre représentant une certaine valeur patrimoniale ».

Pour Jacobi **), les papiers-valeurs sont des documents dont la possession est nécessaire à l'exercice du droit qu'ils attestent. Cette définition a le défaut d'être beaucoup trop large et de conférer par conséquent la qualité de papiers-valeurs à certaines marques ou pièces de légitimation qu'on ne saurait considérer comme tels. Jacobi établit une ligne de démarcation entre le simple titre probatoire et les papiers-valeurs en se basant simplement sur l'affirmation qu'un débiteur dont l'enga-

---

* Thöl. Handelsrecht. Leipzig 1875. p. 632.

** Die Wertpapiere (Ehrenberg's Handbuch des gesamten Handelsrechts. Band IV p. 127) : « Wertpapiere sind Papiere deren Besitz zur Ausübung des verbrieften Rechts erforderlich ist ».

gement repose sur un papier-valeur a le droit de refuser le paiement au créancier qui l'exigerait sans présenter le titre. L'obligation de payer du débiteur dépendrait donc de la présentation du document par le créancier.

Otto Gierke *) reconnaît comme papier-valeur tout document dont la fonction s'épuise dans la désignation du sujet du droit qu'il atteste. Si cette définition semble au premier abord différer notablement des notions exposées précédemment, la réalité nous enseigne qu'elle peut être résumée en ces termes : « Une personne ne pourra faire valoir le droit incorporé qu'à l'aide du titre ». Si la définition proposée par cet auteur est plutôt vague, les commentaires accompagnant cette dernière sont en revanche précis.

Gierke affirme que le droit n'est pas seulement attesté par le document, mais se trouve encore lié indissolublement au titre quant à son existence, tout en s'assurant comme objet une certaine valeur patrimoniale.

La définition la plus complète a été l'œuvre de Brunner**), et d'après cet auteur, le papier-valeur est un titre se rapportant à un droit privé dont la réalisation se trouve juridiquement subordonnée à la détention du titre. Cet auteur entend sous le vocable « réalisation » non seulement l'exercice du droit, mais également son transfert. Ces deux opérations exigent la détention du titre.

Pour ce qui est du droit suisse, si notre ancien Code des obligations n'a nulle part prévu une définition des papiers-valeurs, le nouveau Code en revanche s'est appliqué à fixer cette notion dans l'art 965 aux termes duquel sont papiers-valeurs tous les titres auxquels un droit est incorporé d'une manière telle qu'il soit impossible de le faire valoir ou de le transférer indépendamment du titre.

---

* Otto Gierke, Deutsches Privatrecht. Band II, p. 105 : « Wertpapier ist eine Urkunde durch die das Subjekt des in ihr beurkundeten Rechts bestimmt wird. »

** Brunner H. Die Wertpapiere (Endemann's Handbuch des deutschen Handels-, See- und Wechselrechts. Band II, p. 147) ; « Wertpapier ist eine Urkunde über ein Privatrecht, dessen Verwertung durch die Innehabung der Urkunde privatrechtlich bedingt ist ».

Dans notre étude, notre préférence ira à cette dernière définition.

Si maintenant nous voulons considérer en face de la définition des papiers-valeurs, l'ensemble des titres existant, nous constatons immédiatement que ces derniers ne possèdent pas tous à un même degré les signes distinctifs des papiers-valeurs, et souvent un doute peut naître quant au fait de savoir s'il s'agit oui ou non d'un papier-valeur ; tel est le cas par exemple pour les titres nominatifs.

Dans tous les titres répondant à la définition des papiers-valeurs, nous constatons la présence d'un droit et d'un document. Ce dernier n'a pas seulement pour fonction de prouver l'existence du droit, mais au contraire il est intimément lié à lui et en assure la transmission. En d'autres termes, une cohésion absolue lie le droit au document. Il s'agit en quelque sorte d'un droit matérialisé par le document ou encore, si l'on veut avoir recours à des métaphores présentées par certains auteurs *), le droit est « incorporé » au titre ou le document constitue le « support » du droit. Cette cohésion absolue entre le droit et le document existant chez les papiers-valeurs permet de dire que le droit suit le titre. En revanche, pour les simples titres probatoires, c'est le document qui suit le droit.

La nature du papier-valeur — et il est presque superflu de le souligner — veut qu'il soit destiné à circuler. Par conséquent, pour pouvoir circuler aisément et être réalisé avec facilité, le droit doit être lié au document d'une manière telle qu'il soit impossible de transférer ou de faire valoir l'un sans l'autre. Et pour les titres au porteur par exemple, le droit ne saurait exister indépendamment du document, et seule la remise de ce dernier opérera la transmission du droit.

Nous terminerons ce paragraphe en faisant ressortir brièvement les caractéristiques principales de certaines catégories de titres qui nous intéressent dans cette étude.

---

* Gierke. Op. cit. tome II, p. 104 : « Die Urkunde ist Träger des Rechts ».
Savigny. Obligationenrecht II § 66 : « Die Obligation sei in der Urkunde verkörpert ».

Prenons tout d'abord les titres déclaratifs.

Ces titres sont destinés uniquement à prouver l'existence d'un droit, c'est-à-dire que ce dernier prend naissance en dehors du document. Aucune cohésion ne s'affirme entre ces deux éléments en ce qui concerne la naissance, l'exercice et la transmission du droit. Le document n'est pas une condition d'existence d'un rapport de droit et il pourra par conséquent être créé au moment même où le rapport de droit en question prend naissance ou seulement plus tard. L'exercice du droit ne saurait être non plus subordonné à la présentation du document. Ce dernier permettra au créancier de prouver plus facilement ses droits vis-à-vis du débiteur, mais tout autre moyen de preuve lui sera accessible, s'il vient par exemple à perdre le document.

Qaunt aux titres constitutifs, ils diffèrent essentiellement des titres déclaratifs en ce qui concerne la naissance du droit. Et tandis que la seule fonction pour les titres déclaratifs consiste à prouver l'existence d'un droit, pour les titres constitutifs en revanche le droit ne saurait prendre naissance sans le document. Comme le nom l'indique, de tels titres sont nécessaires à la « constitution » d'un rapport de droit, et la présence d'un document est indispensable à la naissance du droit. Cela va sans dire, le titre constitutif revêt également une fonction probatoire tout comme le titre constitutif.

En ce qui concerne l'exercice et la transmission du droit, les remarques faites à propos des titres déclaratifs valent également pour les titres constitutifs.

Les titres soumis à présentation se distinguent des titres constitutifs par le fait que le document est indispensable pour l'exercice du droit auquel ils se rapportent. Le créancier ne peut pas exercer le droit sans « présenter » le document. Lorsque le créancier veut exiger du débiteur la prestation promise, ce dernier peut refuser de s'exécuter tant que le document n'aura pas été présenté. Le débiteur ne pourra pas être mis en demeure lorsqu'il refusera de payer sa dette en alléguant que le document ne lui a pas été présenté.

Si l'exercice du droit est subordonné à la présentation du document, il ne faut pas en déduire que ces deux éléments sont intimément liés l'un à l'autre à un point tel que le droit n'a plus d'existence propre en dehors du titre. Ce dernier ne matérialise pas en quelque sorte le droit, et la remise du document ne saurait à elle seule en opérer le transfert. Une cession conforme aux exigences de la loi sera en outre nécessaire comme cela est le cas pour les titres déclaratifs et constitutifs.

Examinons encore les titres de légitimation.

Lorsque l'obligation d'un débiteur a pour base un titre de cette nature, sa situation est plus favorable que si l'obligation en question reposait sur un titre soumis à présentation. Non seulement le débiteur ne pourra être mis en demeure de payer qu'après présentation du document, mais encore il a la faculté de considérer comme l'ayant droit toute personne qui détient le titre. Il sera valablement libéré s'il paye au porteur, même si celui-ci n'est pas qualifié pour recevoir le paiement. Aucune obligation visant à exiger un examen des droits du porteur ne peut être imposée au débiteur. Celui-ci devra agir naturellement d'une manière conforme aux règles de la bonne foi.

Pour l'exercice et la transmission du droit, les conditions seront les mêmes que pour les titres soumis à présentation. Le droit ne pourra être exercé qu'à l'aide du document, d'une part, et la remise de ce dernier par le cédant au cessionnaire ne suffira pas pour opérer la transmission du droit, d'autre part.

§ 24. Le duplicata de la C. I. M. et la définition des papiers-valeurs

Le duplicata de la C. I. M. peut-il être considéré comme un papier-valeur ?

Nulle part dans la Convention la nature juridique du duplicata ne se trouve définie d'une manière positive, et les dispositions de la C. I. M. se montrent purement négatives.

D'après l'art. 8 § 5, al. 2, le duplicata n'a la valeur ni de la lettre de voiture accompagnant l'envoi, ni d'un connaissement. Quant à l'art. 6 § 6, il indique les mentions devant figurer obligatoirement sur la lettre de voiture et le duplicata. Parmi ces mentions se trouve le nom et l'adresse du destinataire. Les adresses n'indiquant pas le nom du destinataire, telles que « à l'ordre de... » ou « au porteur du duplicata de la lettre de voiture » ne sont pas autorisées.

De ces dispositions, il ressort clairement, d'une part, que ce duplicata n'a pas la valeur d'un connaissement et, d'autre part, qu'il ne peut être ni à ordre, ni au porteur. On se rend compte immédiatement que le duplicata de la C. I. M. ne répond pas à la définition posée par l'art. 965 du C. O. et ne peut par conséquent être considéré comme un papier-valeur.

Le duplicata n'est pas à l'instar du connaissement un titre représentatif de la marchandise transportée. Aucune cohésion n'existe entre le droit et le document. La remise du titre n'opère nullement le transfert des droits sur la marchandise. Les droits de propriété, de possession et de disposition ont une existence propre et ne sont nullement incorporés au duplicata. La remise du duplicata n'aura pas d'autre effet que celui d'entraver l'expéditeur dans l'exercice de son droit de disposition. En remettant le duplicata à un tiers, au destinataire par exemple, l'expéditeur continue à posséder le droit de disposer de la marchandise, et seul l'exercice de ce droit se trouve entravé.

Au vu des art. 21 § 4 et 16 § 3 de la C. I. M., dans trois cas l'expéditeur, bien que resté nanti du duplicata, perd son droit de disposition qui appartient dès lors au destinataire. Le premier cas est celui où la lettre de voiture a été remise au

destinataire. Le second cas se présente après l'arrivée de l'envoi, lorsque le destinataire demande au chemin de fer de lui remettre la lettre de voiture et la marchandise. Enfin, dans le troisième cas, le droit de disposition cesse d'appartenir à l'expéditeur lorsque le destinataire fait valoir en son propre nom vis-à-vis du chemin de fer les droits résultant du contrat de transport, en se basant sur le fait que la perte de la marchandise est établie ou que cette dernière n'est pas arrivée à l'expiration du délai prévu à l'art. 30 § 1.

Les dispositions de la C . I. M. nous permettent de constater que si le duplicata peut être nécessaire, il n'est en tout cas pas suffisant pour que le droit de disposition puisse être exercé.

Il ne suffit pas de faire des constatations purement négatives et d'en arriver à la conclusion que le duplicata de la C. I. M. ne répond pas aux conditions posées par la définition des papiers-valeurs.

D'autres questions se posent encore qui sont en rapport étroit avec la première.

Tout d'abord, le duplicata est-il un titre déclaratif ?

D'après la C. I. M., deux titres sont obligatoirement créés : la lettre de voiture et le duplicata. La lettre de voiture est indubitablement un titre déclaratif. Cette fonction se dégage de l'art. 8 § 3 à teneur duquel, après l'apposition du timbre, la lettre de voiture fait preuve du contrat de transport. Quant au duplicata, il possède également la qualité d'un titre déclaratif. Il prouve la réception de la marchandise, la date de l'acceptation au transport, l'existence du contrat et les clauses de ce dernier, mais seulement à titre de copie de la lettre de voiture. Il est un moyen de preuve secondaire, et en cas de divergence entre le contenu de la lettre de voiture et le duplicata, la première l'emporte.

Le duplicata doit-il être considéré comme un titre constitutif ?

D'après l'art. 8 § 1 de la C. I. M., la lettre de voiture est incontestablement un titre constitutif. Le contrat de transport

ne peut prendre naissance sans la lettre de voiture. Quant au duplicata, sa création est obligatoire, mais il n'est pas un élément essentiel concourant à la formation du contrat de transport. Le duplicata n'accuse donc pas les qualités propres à un titre constitutif.

Le duplicata remplit-il les conditions d'un titre soumis à présentation ?

Le duplicata de la C. I. M. ne peut pas être un titre soumis à présentation. Sa fonction principale consiste à limiter l'exercice du droit de disposition. Si d'après l'art. 21, concernant les modifications au contrat de transport, l'expéditeur a l'obligation de présenter le duplicata au chemin de fer, on ne peut cependant en déduire que ce document est un titre soumis à présentation. En effet, d'une part, le destinataire n'a nullement besoin d'un duplicata pour faire valoir ses droits résultant du contrat de transport et, d'autre part, l'art. 24 § 1 accorde à l'expéditeur le droit de disposer de la marchandise, même s'il ne peut pas produire le duplicata, lorsque le destinataire la refuse.

Enfin, le duplicata est-il un titre de légitimation ?

Dans la doctrine, la plupart des auteurs *) sont d'avis que le duplicata de la lettre de voiture est un titre de cette catégorie, étant donné que le chemin de fer a le droit et non l'obligation de vérifier la légitimation du porteur.

A notre point de vue, une telle conception ne peut être admise, bien que la C. I. M. n'impose pas au chemin de fer l'obligation de vérifier la légitimation du porteur. Le fait déterminant réside dans l'importance du duplicata qui n'est nullement constante.

En effet, dans les cas de l'art. 21 § 4 et 16 § 3, l'expéditeur perd son droit de modifier le contrat de transport même

---

* Funk. Op. cit., p. 17.
Goltermann. Eisenbahn- und verkehrsrechtliche Entscheidungen und Abhandlungen von Eger. Tome 39, p. 163.
Loening, O. Op. cit., p. 204.
Blume. Op. cit., p. 74.
Rosenthal. Op. cit., p. 71.

s'il a encore le duplicata entre les mains. Au contraire, d'après l'art. 24 § 1, l'expéditeur a un droit de disposition, même s'il ne peut pas produire le duplicata, lorsque le destinataire refuse la marchandise.

Ajoutons encore qu'un titre de légitimation est destiné essentiellement à faciliter le débiteur, or le duplicata est créé dans l'intérêt d'un tiers, du destinataire le plus souvent.

En résumé, le duplicata de la C. I. M. ne revêt pas la qualité d'un papier-valeur, mais bien celle d'un simple titre déclaratif. Il prouve l'existence du contrat de transport et les clauses de ce dernier, mais seulement à titre de copie de la lettre de voiture. Il est un moyen de preuve secondaire.

Un arrêt du Tribunal allemand du Reich *) voit dans le duplicata de la lettre de voiture un titre de transport imparfait.

---

* Eger. Eisenbahnrechtliche Entscheidungen und Abhandlungen. Tome 39, p. 194.

§ 25. Le duplicata du Projet et la définition des papiers-valeurs.

L'art. 8 § 5 du Projet prévoit que le duplicata est transmissible par voie d'endossement.

Le transfert des droits sur la marchandise acceptée au transport par le chemin de fer ne peut s'opérer que par la transmission du duplicata à ordre. Le chemin de fer est tenu de livrer au porteur légitime du duplicata, tel qu'il est désigné à l'art. 8 § 6, al. 1, à la gare de destination indiquée par l'expéditeur, la lettre de voiture et la marchandise contre remise du duplicata et paiement du montant des créances résultant de la lettre de voiture (art. 8 § 9 et 16 § 1, al. 2).

Il ressort de ces différents articles, que le duplicata à ordre doit être considéré comme un papier-valeur et qu'il répond sans aucun doute à la définition posée par l'art 965 du C. O.

Le duplicata à ordre se montre un titre représentatif de la marchandise transportée. La cohésion entre le droit et le document est telle, qu'il est impossible de faire valoir le droit sans présenter le document. La remise du titre équivaut au transfert des droits sur la marchandise.

Examinons encore quelles sont les autres qualités du duplicata à ordre.

La première question qui se pose est celle de savoir si le duplicata à ordre peut être considéré comme un titre déclaratif.

Aucun doute n'est permis, le duplicata à ordre est un titre déclaratif. Il prouve la réception de la marchandise, la date de l'acceptation au transport, l'existence du contrat et les clauses de ce dernier. Cependant, comme le duplicata de la C. I. M., il est un moyen de preuve secondaire, le moyen de preuve principal étant constitué par la lettre de voiture à ordre.

Le duplicata est-il un titre constitutif ?

D'après le Projet, la création d'un duplicata à ordre et d'une lettre de voiture à ordre est obligatoire. Cependant seule la présence de cette dernière est indispensable pour que le contrat de transport puisse prendre naissance. Dès lors, seule la

lettre de voiture à ordre doit être considérée comme un titre constitutif, et le duplicata à ordre ne revêt pas du tout cette fonction.

Le duplicata remplit-il les conditions d'un titre soumis à présentation ?

Selon nous, il doit être considéré comme tel, car le porteur a l'obligation de présenter le duplicata à ordre, non seulement pour toute modification au contrat de transport à teneur de l'art. 21, mais encore aux fins d'obtenir la livraison de la marchandise et la remise de la lettre de voiture conformément à l'art. 16 § 1, al. 2.

Enfin, le duplicata présente-t-il les caractéristiques d'un titre de légitimation ?

Le duplicata à ordre ne peut pas être considéré comme un titre de légitimation. D'après l'art. 16 § 1, al. 2, le chemin de fer est tenu de livrer au porteur légitime la lettre de voiture à ordre et la marchandise contre remise du duplicata à ordre. On constate immédiatement, au vu de cet article, que le chemin de fer a l'obligation de livrer non pas au « porteur », mais au « porteur légitime ». Le Projet considère comme tel le détenteur du duplicata à ordre qui justifie de son droit par une suite ininterrompue d'endossements. Dès lors, le chemin de fer ne pourra connaître le porteur légitime qu'en vérifiant la régularité de la suite des endossements.

L'obligation de vérifier la régularité de la suite des endossements imposée au chemin de fer enlève au duplicata à ordre sa qualité de titre de légitimation. Pour qu'il y ait titre de légitimation, aucune obligation visant à exiger un examen des droits du porteur ne peut être imposée au débiteur.

2. Duplicata, connaissement et titre unique dans les transports mixtes par fer et par mer.

§ 26. Duplicata et connaissement :

a) le connaissement en général ;

La nécessité d'examiner les points de contact et les divergences entre le duplicata et le connaissement s'impose, car d'une par la C. I. M., dans son art. 8 § 5, affirme que le duplicata n'a pas la valeur d'un connaissement, et d'autre part le Projet prévoit un duplicata à ordre papier-valeur.

Tout naturellement le duplicata et le connaissement se rapprochent et ainsi s'explique la tendance à améliorer l'usage de l'un en utilisant les avantages que l'emploi de l'autre a fait ressortir dans le domaine à lui réservé. Et plus encore, selon notre concept, les deux titres se pénétreront un jour à un point tel qu'on en viendra à adopter un titre à ordre unique dans les transports mixtes par fer et par mer. Nous aurons l'occasion de revenir sur ce dernier point dans le paragraphe suivant.

Examinons maintenant le connaissement maritime en nous inspirant du droit français.

Les dispositions du Code de Commerce français correspondent si peu aux nécessités de la pratique commerciale maritime que personne ne s'en soucie plus. Les seules dispositions obligatoires sont celles fixées par la jurisprudence. Celle-ci en a puisé la matière dans le Code de commerce en se contentant de les adapter aux usages modernes, ou encore, elles les a créées de toute pièce, poussée qu'elle était par la nécessité de réglementer des situations de fait inconnues du législateur de 1807.

Le connaissement était, d'après Emerigon *), une reconnaissance que le capitaine donnait des marchandises chargées dans le navire. Pour le Code de commerce (art. 222), le connaissement n'est encore pas autre chose qu'une reconnaissance du chargement faite par le capitaine.

---

* Emerigon. Traité des assurances et des contrats à la grosse. Rennes 1827. Chap. IX. sec. 3.

Prouver le chargement est bien encore une fonction essentielle du connaissement ; il est la pièce justificative du chargement de la marchandise. Mais cependant, l'usage d'insérer dans le connaissement des réserves de plus en plus nombreuses a quelque peu affaibli à cet égard sa force probante. Son rôle primitif s'est amoindri, et deux fonctions nouvelles se sont dégagées. D'une part, comme le connaissement permettait d'obtenir à destination la délivrance de la marchandise, on en est venu à identifier le titre et la chose qu'il représentait. D'autre part, comme l'habitude s'est instaurée de mentionner sur celui-ci les différentese clauses du contrat de transport, rendant ainsi inutile dans la plupart des cas la confection d'une charte-partie, le connaissement a aussi prouvé le contrat de transport.

Le connaissement assume ainsi trois fonctions :

1. il prouve le chargement des marchandises ;

2. il prouve le contrat de transport ;

3. il est un titre représentatif des marchandises embarquées.

Avant de nous arrêter à ces fonctions du connaissement, voyons tout d'abord ce qu'il en est de la remise du connaissement.

Cette opération se décompose de la manière suivante.

Le chargeur qui désire faire une expédition, se fait remettre un imprimé divisé en trois parties séparables. La première signée par lui, porte le nom de « déclaration d'expédition ». Dans cette déclaration, le chargeur indique la nature de la marchandise, son poids, sa valeur, le lieu de destination, etc. Au vu de cette déclaration, l'armateur rédige une « note de bord », qui est pour le capitaine un permis d'embarquement, et le « reçu provisoire » destiné au chargeur.

Les marchandises identifiées et chargées, le reçu provisoire est échangé, en règle générale après le chargement des marchandises, contre le connaissement signé du transporteur ou du capitaine pour compte de ce dernier, et qui devient alors reçu définitif.

L'art. 282, al. 7, du Code de commerce stipule en effet que le connaissement doit être signé par le chargeur et le capitaine dans les 24 heures après le chargement. Cette disposition n'est pas rigoureusement observée.

Reprenons maintenant les différentes fonctions du connaissement.

Tout d'abord ce dernier prouve le chargement des marchandises.

La remise du connaissement, constatant le chargement des marchandises, est un fait important dans le commerce maritime, tant en ce qui concerne le contrat de transport que les opérations commerciales ayant pour objet les marchandises embarquées.

Un déplacement des risques se produit par la remise des marchandises et leur chargement, premier acte d'exécution du contrat de transport. La responsabilité professionnelle de l'armateur entre en jeu. Il est responsable du transport et de la conservation des marchandises, sous réserve du cas fortuit, de la force majeure, du fait d'un tiers ou d'un vice propre. Cette responsabilité se trouve toutefois fortement atténuée en raison des clauses d'exonération habituellement insérées dans le connaissement .

Le connaissement n'est pas destiné seulement à prouver le fait matériel du chargement. Il prouve en second lieu que ledit chargement a été effectué sur un navire déterminé (art. 281 du Code de commerce). En troisième lieu, il apporte la preuve que des marchandises de nature et quantité déterminées ont été chargées. Enfin, en quatrième lieu, le connaissement prouve la date du chargement.

Pour faire preuve du chargement de la marchandise, le connaissement devra satisfaire à certaines conditions. Celles-ci sont contenues dans les art. 281 à 283 du Code de commerce.

La deuxième fonction du connaissement consiste à prouver le contrat de transport.

Le connaissement a joué ce rôle en dehors des textes du Code de commerce, sous l'influence d'une évolution qui s'est produite au cours du siècle dernier, et il assume en concurrence avec la charte-partie qui était primitivement le seul mode de constatation du contrat d'affrètement.

La confection d'une charte-partie et d'un connaissement correspondait à la nécessité d'assurer la preuve de deux opérations distinctes : la charte-partie devait servir à établir la conclusion du contrat ; le connaissement devait en prouver l'exécution. Mais la similitude entre les énonciations des art. 273 et 281 du Code de commerce, et partant le double emploi de la charte-partie et du connaissement ont incité de plus en plus à supprimer la charte-partie et à lui substituer le connaissement qui est devenu ainsi le principal mode de preuve du contrat d'affrètement.

Le fait pour la charte-partie de disparaître de plus en plus peut être attribué également à la rareté de l'affrètement-location, tandis qu'au contraire l'affrètement-transport est fréquent. Or la preuve de contrat de location revenait à la charte-partie. Cette dernière est cependant encore dans certains cas indispensable, ainsi pour l'affrètement total d'un navire.

Le connaissement, preuve du contrat de transport, est un document qui contient dans une série de clauses l'ensemble des conditions sous l'empire desquelles le transport devra être effectué. Ces conditions fixent les obligations de chacune des parties au contrat.

La troisième fonction du connaissement consiste à représenter la marchandise transportée.

En effet, dans le trafic maritime, les marchandises sont susceptibles d'être immobilisées durant plusieurs semaines. L'intérêt du commerce et la rapidité avec laquelle doivent s'effectuer les échanges ne sauraient tolérer que ces marchandises ne puissent pas faire l'objet de transactions durant le transport. C'est précisément pour qu'il soit possible de vendre ou de gager la marchandise flottante que la qualité de papier-valeur a été conférée au connaissement. Il est un titre représentatif

de la marchandise en ce sens que la remise du document opère le transfert des droits sur la marchandise.

En ce qui concerne les modes de transfert du connaissement, l'art. 281 du Code de commerce souligne que le connaissement peut être à ordre, au porteur ou à personne dénommée.

Lorsqu'il est nominatif, le connaissement indique la personne à laquelle la marchandise devra être délivrée. Si ladite personne veut transmettre à son tour ce titre à une autre personne, celle-ci devra recourir aux formalités édictées par l'art. 1690 du Code civil français, pour être en droit d'exiger la délivrance des marchandises. Dans la pratique, l'usage de ce connaissement est plutôt restreint.

Lorsqu'il est au porteur, le connaissement n'indiquant pas le nom du destinataire, les marchandises doivent être livrées à toute personne qui en est porteur lors du déchargement. Des fraudes pouvant ainsi se produire, cette deuxième forme de connaissement se trouve être elle aussi peu utilisée.

Reste le connaissement avec clause à ordre, ce qui permet de le transmettre par endossement. Le plus généralement, il est à l'ordre du destinataire ou du chargeur.

Cette dernière forme du connaissement, de beaucoup la plus répandue, présente en effet les avantages de faciliter le transfert, de protéger en cas de perte le porteur dépossédé, et enfin, lorsque le connaissement est à l'ordre du chargeur, de conserver à ce dernier le droit de disposer des marchandises en cours de route, à la condition qu'il n'ait pas endossé le connaissement.

Avant de terminer ces généralités consacrées au connaissement, nous ajouterons que chaque connaissement doit être rédigé en quatre originaux au moins, soit un pour le chargeur, un pour celui à qui les marchandises sont adressées, un pour le capitaine, un pour l'armateur du bâtiment (art. 282 du Code de commerce).

Cette disposition n'a pas un caractère impératif, car la jurisprudence a décidé que le fait de n'avoir pas établi le connaissement en quatre exemplaires originaux ne constituait pas une irrégularité de nature à entraîner la nullité du contrat.

b) le duplicata de la C. I. M. et le connaissement ;

D'après l'art. 8 § 5 de la C. I. M., le duplicata n'a pas la valeur d'un connaissement.

Nous avons reconnu au connaissement trois fonctions.

Qu'en sera-t-il de ces trois fonctions en regard de celles du duplicata ?

Pour le connaissement, nous l'avons vu, lorsqu'un chargeur veut embarquer ses marchandises, il se fait remettre un imprimé divisé en trois parties séparables. La première, signée par lui, est la « déclaration d'expédition ». Au vu de cette déclaration, l'armateur rédige — et ce sont les deux autres parties qu'on peut détacher — une « note de bord » qui est pour le capitaine un permis d'embarquement et le « reçu provisoire ». Ce dernier est délivré au chargeur par l'armateur pour constater la remise des marchandises.

Les marchandises identifiées et chargées, le reçu provisoire est échangé contre le connaissement.

D'après la C. I. M., l'expéditeur remet au chemin de fer la marchandise accompagnée de la lettre de voiture et du duplicata. Le chemin de fer accepte la marchandise avec la lettre de voiture et restitue le duplicata à l'expéditeur.

Dans le contrat d'affrètement et dans le contrat de transport international, ce n'est donc pas aux mêmes personnes qu'incombe l'obligation de créer le connaissement et le duplicata. Pour le contrat de transport, c'est l'expéditeur qui crée le duplicata, tandis que pour le contrat d'affrètement cette obligation est imposée au transporteur.

La C. I. M. prévoit que la création de la lettre de voiture et du duplicata est obligatoire. Deux titres seront donc nécessairement créés : la lettre de voiture qui accompagnera la marchandise et le duplicata qui sera restitué à l'expéditeur par le chemin de fer.

D'après l'art. 282 du Code de commerce, chaque connaissement doit être rédigé en quatre originaux au moins. Cette disposition ne revêt pas un caractère impératif. Cependant les

grandes compagnies de navigation suivent la règle légale et signent le nombre d'exemplaires que réclame le chargeur, mais toujours au moins quatre. Ce nombre ne constitue pas un maximum. Souvent, pour éviter des dangers de perte, le chargeur demande plusieurs exemplaires du connaissement qu'il transmet au destinataire par des courriers différents.

Ajoutons que si les exemplaires du connaissement sont des « originaux », le duplicata est une « copie ». D'autre part, tandis que le duplicata doit reproduire fidèlement le contenu de la lettre de voiture, le connaissement au contraire contient, outre les énonciations essentielles, des clauses et réserves dictées par l'usage.

A teneur de la C. I. M., le contrat de transport est conclu dès que la gare expéditrice a accepté au transport la marchandise avec la lettre de voiture. Cette dernière a un caractère constitutif. Quant au duplicata, si sa création est obligatoire comme celle du connaissement, il n'est pas néanmoins un titre constitutif.

Le connaissement de son côté n'est pas un titre constitutif, et l'existence d'un contrat d'affrètement n'est pas lié à la rédaction d'un écrit. Il prouve le chargement de la marchandise et l'existence du contrat d'affrètement.

Le duplicata prouve aussi la remise de la marchandise au transporteur, et à cet égard il constitue un reçu. De plus, il prouve encore l'existence du contrat de transport. Cependant sa force probante n'est pas identique à celle du connaissement. En effet, le duplicata est un moyen de preuve secondaire, c'est-à-dire qu'il prouve la remise de la marchandise au transport et l'existence du contrat qu'en qualité de copie de la lettre de voiture. Il fait foi de son contenu jusqu'à preuve du contraire, et tout autre moyen de preuve sera admissible.

Le connaissement au contraire doit être considéré comme un document original. Signalons toutefois, qu'il est d'usage pour les compagnies de navigation d'insérer dans leurs connaissements de nombreuses réserves. Juridiquement, ces clauses ont pour effet de détruire la force probante du connaissement qui

devient dès lors un acte purement formel exigé par les lois sur la police de la navigation. En pratique cependant, ces réserves ont un caractère tout différent par le fait que la jurisprudence les interprète comme de véritables clauses de non responsabilité stipulées au profit du transporteur. Ainsi, l'affaiblissement de la force probante que l'existence de ces clauses était de nature à provoquer s'efface pratiquement en présence de l'interprétation donnée par la jurisprudence.

On admet en principe que le connaissement, acte sous seing privé, fait foi de son contenu jusqu'à preuve du contraire.

Dans sa troisième fonction, le connaissement est un titre représentatif de la marchandise transportée. Sa qualité de papier-valeur fait que la remise du document opère le transfert des droits sur la marchandise.

Quant au duplicata de la C. I. M., il ne revêt pas les qualités du connaissement. Il est un titre déclaratif et sa fonction essentielle consiste à limiter l'exercice du droit de disposition de l'expéditeur, et partant à protéger les tiers auxquels le duplicata aurait été remis.

Au vu de l'art. 281 du Code de commerce, le connaissement peut être nominatif, à ordre ou au porteur. Le duplicata de son côté, aux termes de l'art. 6 § 6 de la C. I. M., ne peut être qu'à personne dénommée.

Nous terminerons avec une dernière remarque. Si le duplicata est créé par un chemin de fer privé, il est un acte sous seing privé, et au contraire s'il émane d'un chemin de fer d'Etat, il revêt la forme d'un document public. Quant au connaissement, il est un acte sous seing privé.

c) le duplicata du Projet et le connaissement ;

Ici, seuls le connaissement et le duplicata à ordre, titres représentant la marchandise transportée sont de nature à nous intéresser.

Nous ne reviendrons pas sur les deux premières fonctions, étant donné que les remarques faites à propos du duplicata de la C. I. M. s'adaptent également au duplicata à ordre du Projet.

Le connaissement et le duplicata à ordre incorporent tous deux les droits sur la marchandise transportée si bien qu'il est impossible de les faire valoir sans présenter les documents. Ces titres permettront au porteur soit de vendre soit de gager la marchandise faisant l'objet d'un transport. Le duplicata à ordre jouera le même rôle dans le trafic ferroviaire que le connaissement dans le trafic maritime.

Remarquons encore, que le connaissement peut être nominatif, à ordre ou au porteur. Le duplicata du Projet ne peut être qu'à ordre.

§ 27. **Duplicata et titre unique dans les transports mixtes par fer et par mer :**

a) aspect général du problème ;

Pour parvenir à destination, souvent une marchandise devra être transportée successivement par terre puis par mer ou inversement.

Les transports successifs par terre et par mer grèvent lourdement la marchandise. En effet, dans la plupart des cas, le commerçant est obligé d'avoir recours à un coûteux intermédiaire. A l'issue du transport terrestre, il faut que quelqu'un reçoive les marchandises, les prennent à la gare, les dédouane, trouve un armateur, embarque, signe le connaissement, etc. Lorsque l'expéditeur n'a pas une agence au port d'embarquement, il s'adresse à un commissionnaire qui se charge de ces diverses opérations.

Il n'y a aucun lien entre le transport terrestre et le transport maritime ; chacun d'eux suit les règles qui lui sont propres et la responsabilité de chacun est limitée au trajet qu'il a assuré.

L'intervention du commissionnaire de transit entraîne des complications d'ordre juridique et commercial qui pourraient fort bien être évitées. Tout d'abord, il n'y a pas d'unité de transport, mais une série de contrats limités chacun à un trajet terrestre ou maritime. Ensuite, du point de vue commercial, la complication des opérations, l'intervention de nouveaux intermédiaires, rendent le transport plus onéreux. De plus, comme les parties ne sont pas au bénéfice d'un contrat unique, les opérations sur marchandises s'en trouvent entravées.

Aussi, pour assurer aux transports successifs les avantages propres au connaissement direct en matière de transports successifs par mer, a-t-on songé à faire transporter une marchandise par fer et par mer à l'aide d'un titre unique.

Il faut reconnaître que jusqu'à présent une telle solution n'a que rarement été réalisée d'une manière satisfaisante, car elle suppose aplanies des difficultés de fait et de droit.

Nous avons vu que si un titre représentatif de marchandises existe depuis longtemps déjà dans les transports maritimes, une telle institution est par contre seulement à l'heure actuelle en voie de réalisation dans le domaine ferroviaire. Par conséquent, les efforts tendant à introduire un titre unique dans les transports mixtes par fer et par mer constituent sans aucun doute une large anticipation.

En l'occurence, il s'agira de créer un nouvel instrument de crédit à l'usage du commerce international et d'adopter ainsi un titre de transport unique, représentant la marchandise transportée, et qui la couvrira tout à la fois dans le temps et dans l'espace depuis sa remise au premier transporteur jusqu'à sa livraison, même outre-mer.

Si la clause de latitude de l'art. 61 de la C. I. M. se montre bien modeste en regard de l'introduction d'un tel titre, le Projet en revanche constitue déjà un grand pas dans ce sens, et ce dernier entré en vigueur, il sera beaucoup plus aisé de franchir la nouvelle étape.

Incontestablement, les documents négociables ferroviaires faciliteront le passage de la voie ferrée à la voie maritime. Mais si un souffle de prosélytisme s'affirme, surtout dans les milieux commerciaux, la réforme se heurte néanmoins à une forte résistance. Les adversaires du connaissement ferroviaire luttent également contre l'admission d'un titre de transport unique. Ils nient l'utilité pratique d'un tel titre et font ressortir toutes les difficultés d'application qu'une telle réforme ne manquerait pas de faire naître.

Durant la Conférence de Rome, la question des transports mixtes n'a pas été abordée lors des débats visant à introduire un titre de transport négociable en matière ferroviaire. Ajouter des propositions dans ce domaine au problème déjà si complexe du duplicata à ordre, c'eût été donner le jour à de nouvelles controverses et retarder ainsi de plusieurs années une réforme qui, toute limitée qu'elle fût aux transports ferroviaires, était ardemment désirée par le commerce international.

Il aurait été nécessaire de compléter l'art. 61 § 3 et l'art. 2 § 4 de la C. I. M. On aurait ainsi exigé des délégués, insuffisamment préparés à une telle tâche, de résoudre le problème ardu et délicat de la responsabilité collective en matière de transports par fer et par mer.

Cependant, c'était bien à ces transports mixtes par fer et par mer, à réaliser sous le couvert d'un titre négociable unique, qu'allaient finalement les vœux à peu près unanimes des milieux commerciaux. Ces derniers désiraient la création d'un connaissement ferroviaire se rapprochant le plus possible du connaissement maritime et susceptible de se fondre avec ce dernier de manière à constituer un titre unique, représentatif de la marchandise et transmissible par voie d'endossement.

Une telle solution se montrerait d'autant plus réalisable qu'on avait sous les yeux des exemples. Il ne s'agissait ainsi nullement de tomber dans un domaine tout nouveau et resté inaccessible aux expériences. Aux Etats-Unis, on a recours à un seul document pour transporter une marchandise depuis l'usine jusqu'à l'acheteur étranger d'outre-mer. D'autre part, en Italie on usait d'un procédé identique pour les marchandises exportées aux Etats-Unis.

Les Etats-Unis connaissent en effet un connaissement direct ferroviaire-maritime à ordre, institué en 1922 et qui rend de précieux services. Il est utilisé surtout pour le commerce avec l'Extrême-Orient.

Quant à l'Italie, un règlement spécial indique les noms des gares italiennes acceptant les expéditions à destination des Etats-Unis et admet expressément les lettres de voiture à ordre. Ces lettres de voiture, portant au verso les conditions du transport maritime, constituent de véritables connaissements directs d'ailleurs signés à l'embarquement par le transporeur maritime.

Par conséquent, nous sommes d'avis qu'il serait souhaitable d'avoir en trafic international des dispositions uniformes, applicables aux transports combinés par fer et par mer avec titre unique transmissible par voie d'endossement.

Ce titre unique serait un moyen excellent de favoriser le commerce et d'attirer aux transporteurs une clientèle nouvelle.

b) les obstacles à franchir ;

Pour en arriver à l'introduction d'un duplicata à ordre de la lettre de voiture, titre unique dans les transports mixtes par fer et par mer, de nombreux problèmes devront trouver une solution.

Tout d'abord une question se pose, celle de la responsabilité des transporteurs.

Le titre à ordre à l'aide duquel le transport mixte s'effectuerait, risquerait de ne représenter pour le porteur qu'une valeur relative comme instrument de crédit si les coexécutants du transport se trouvaient soumis à des régimes de responsabilité différents ; ce qui est précisément le cas des chemins de fer et des transports maritimes. *)

Il serait indiqué de les soumettre à un régime de responsabilité analogue à celui prévu par l'art. 26 de la C. I. M.

Les avis sont partagés quant à la possibilité d'abonder dans ce sens.

Certains milieux considèrent la difficulté comme insurmontable en raison du refus que l'armement ne manquera pas d'opposer à toute proposition visant à le priver de l'irresponsabilité relative dont il jouit et que justifient la nature et les risques des transports maritimes.

Il est à remarquer cependant, que la Convention de Bruxelles du 25 août 1924, en limitant les clauses d'irresponsabilité des connaissements, a créé pour le transporteur maritime un système de responsabilité qui se rapproche notablement de celui des chemins de fer tel qu'il ressort des dispositions de la C. I. M.

La « clause de négligence » n'engendre plus que des effets restreints. Si l'armateur continue à être exonérés des conséquences attachées aux fautes nautiques de ses préposés, il n'a plus la possibilité en revanche de stipuler son irresponsabilité à l'égard de leurs fautes commerciales, sous peine de nullité.

---

* Vincent, A. Les transports succesifs par terre et par mer et le connaissement direct. Thèse, Paris 1928, p. 92.

Il lui est d'ailleurs loisible de consentir un accroissement de responsabilité. De plus, la Convention de Bruxelles fixe forfaitairement un taux minimum d'indemnité, par colis ou unité susceptible de majoration conventionnelle. Et enfin, elle fixe uniformément à trois jours le délai de protestation et à un an celui de prescription.

Quant à la C. I. M., de son côté, elle prévoit dans l'art. 2 § 4 que les administrations peuvent établir, en commun avec des entreprises de transport autres que celles complétant des parcours par voie ferrée, des dispositions tarifaires appliquant un régime juridique différent de celui de la présente Convention, afin de tenir compte des particularités de chaque mode de transport. Dans ce cas, l'emploi d'un titre de transport autre que celui prévu par la Convention peut être admis.

Dès lors, il ne semble pas que des difficultés puissent naître à tel point qu'elles empêchent de rapprocher et de fondre des régimes de responsabilité accusant maintenant déjà de nombreux points communs. Les compagnies de navigation ne se refuseront certainement pas à collaborer à une réforme visant à faciliter et à intensifier les échanges internationaux.

Il est vrai que les notions de responsabilité du fait d'autrui et de responsabilité collective ne concordent pas avec l'esprit anglo-saxon ; mais une organisation telle que celle prévue aux art. 47 et suivants de la C. I. M. visant les règlements des comptes et les recours entre transporteurs serait sans aucun doute de nature à donner toute satisfaction, les compagnies de navigation participantes devant d'ailleurs offrir toutes les garanties de solvabilité.

Les banques jusqu'ici peu disposées à financer des opérations basées sur un connaissement direct (through bill of lading) trouveront une garantie de premier ordre dans un titre susceptible de mettre en jeu la responsabilité collective des transporteurs.

Et s'il n'y a pas possibilité d'obtenir une extension de la responsabilité de l'armateur, un autre moyen serait à disposition qui donnerait les mêmes garanties pour le parcours mari-

time que pour le parcours terrestre. La solution se présenterait sous forme d'une assurance intégrale couvrant tous les risques dont le connaissement exonère l'armateur.

Dans ce système, la prime serait fonction de tous les éléments concourant au transport. Elle tiendrait compte des ports d'embarquement et de débarquement, de la nature et de la valeur de la marchandise, de la cote du navire, de la personnalité de l'armateur et du chargeur, de leur solvabilité, etc.

Techniquement, l'établissement d'une assurance intégrale est possible, et pratiquement les assureurs sont placés pour la réaliser facilement.

En matière de transport successif par terre et par mer, il serait facile de concevoir une police couvrant à la fois les risques du transport par terre et ceux du transport par mer. La marchandise se trouverait couverte contre tous les risques soit par la responsabilité du transporteur soit par la police d'assurance.

Le problème de la responsabilité résolu dans les transports mixtes par fer et par mer, d'autres points demandent encore à être éclaircis.

Nous prendrons comme base les règles du contrat de vente C. A. F., et cela pour plusieurs motifs. Tout d'abord, ce contrat est de beaucoup le plus usité en matière d'exportation. Ensuite, ses règles ont fait l'objet d'une unification internationale *). Enfin, pour son exécution, ce contrat met en jeu non seulement les intéressés ordinaires au transport (expéditeurs, transporteurs et destinataires) mais encore les banquiers et les assureurs.

En matière de vente C. A. F. quelles seront donc les conditions auxquelles le duplicata à ordre devra satisfaire pour présenter une sécurité complète aux divers intéressés (vendeur, acheteur, transporteurs, créanciers gagistes, assureurs), lorsque l'exécution d'un tel contrat exige un transport mixte par fer et par mer ?

---

* Règles de Varsovie et d'Oxford de 1932 d'après lesquelles des marchandises vendues C. A. F. peuvent être valablement expédiées avec un connaissement direct.

Le vendeur C. A. F. est tenu de remettre au transporteur les marchandises de l'espèce désignée dans le contrat de vente, et il doit fournir la preuve de cette remise. D'après la Règle 7, cette preuve peut résulter d'un connaissement direct si le contrat de vente ou l'usage le permet. Dans ce cas, ce document doit être établi de façon à assurer la protection complète et continue de l'acheteur pour toute action qu'il pourrait avoir contre chacun ou l'un quelconque des transporteurs qui auraient participé au transport des marchandises au point de destination.

Cette protection complète et continue de l'acheteur C. A. F. doit lui être assurée dès que les marchandises sont remises au transporteur, car c'est à partir de ce moment que les risques du transport lui sont transférés. Elle lui serait accordée dans une large mesure, si tous les coexécutants du transport étaient soumis à un régime de responsabilité unique et à une responsabilité collective.

Une sécurité égale serait acquise, d'une part, au banquier créancier gagiste s'il devait réaliser tout ou partie des marchandises transportées constituant son gage, et par cela même à exercer contre les transporteurs une action pour perte ou avaries et, d'autre part, à l'assureur lorsque ce dernier tenu de payer l'indemnité d'assurance aurait son recours contre ces mêmes transporteurs *).

Au vu des Règles de Varsovie et d'Oxford, le connaissement doit être un document destiné à prouver non seulement la prise en charge par le transporteur, mais encore il doit faire preuve de la conformité entre ces marchandises prises en charge et celles déterminées « in genere » qui font l'objet du contrat de vente. C'est l'idée qui se dégage du paragraphe VII de la Règle 7 aux termes duquel le connaissement, ou tout autre document valablement présenté comme preuve du contrat de transport, devra se rapporter aux marchandises qui font l'objet du contrat de vente.

---

* De Fourcauld. Bull, 1935, No 10, p. 406.

Les marchandises faisant l'objet du contrat de vente sont indiquées séparément sur le connaissement. Il importe donc, et cela aussi bien dans l'intérêt du vendeur et de l'acheteur que dans celui du banquier créancier gagiste et de l'assureur, que le titre de transport précise la nature et la quantité des marchandises.

La lettre de voiture à ordre, et partant le duplicata à ordre, contiendront nécessairement ces indications, puisque cette obligation est imposée à l'expéditeur par l'art. 6 § 6 du Projet.

Entre les mains de l'expéditeur-vendeur C. A. F., et ultérieurement de tous porteurs légitimes, le duplicata à ordre constituera un moyen de preuve contre les transporteurs. Il fera donc preuve de la conformité entre les marchandises y énoncées et celles faisant l'objet du contrat de vente.

Or le chemin de fer, ou plus généralement le transporteur, ne saurait être tenu de vérifier ni d'attester cette conformité. Mais en revanche, le transporteur doit être responsable de la concordance, au moment de la conclusion du contrat de transport, entre les indications et déclarations inscrites dans la lettre de voiture à ordre et celles inscrites dans le duplicata à ordre correspondant. C'est d'ailleurs dans ce sens qu'abonde le Projet dans son art. 8 § 7.

De plus, non seulement le Projet reconnaît au chemin de fer le droit de vérifier si l'envoi répond aux énonciations de la lettre de voiture à ordre, mais encore il prévoit que sur ordre, le chemin de fer est tenu de constater le poids de l'envoi et de l'attester sur la lettre de voiture à ordre et le duplicata à ordre (art. 7 § 2 et 3). En tout cas, il ne peut être question d'imposer au transporteur l'obligation de certifier la qualité des marchandises. D'ailleurs, jamais une telle certification n'a été exigée en matière de connaissement, et on ne saurait sans raisons agir différemment à l'égard des chemins de fer.

Conformément à la Règle 15, il appartiendra au vendeur C. A. F. de produire un certificat fournissant la preuve du bon état des marchandises au moment de leur remise au transport, si la production d'un tel document est prévue au contrat de vente.

L'état et le conditionnement des marchandises ne sauraient également faire l'objet, de la part du chemin de fer, d'une certification quelconque sur la lettre de voiture à ordre et sur le duplicata à ordre.

Le chemin de fer devra toujours cependant se réserver le droit, au cas ou la marchandise présenterait des signes manifestes d'avarie, un emballage insuffisant ou un conditionnement défectueux, d'exiger de l'expéditeur une reconnaissance écrite de l'état défectueux de la marchandise ou de son conditionnement, et même d'en refuser la prise en charge conformément à l'art. 12 du Projet. *)

Le duplicata du Projet étant un papier-valeur et un instrument de crédit, l'apposition de deux signatures est nécessaire : celle de l'expéditeur et celle d'un employé autorisé de la gare expéditrice.

Cependant le Projet, tout en imposant à l'expéditeur l'obligation d'apposer sur la lettre de voiture à ordre sa signature manuscrite, n'a pas cru devoir imposer une obligation identique à la gare expéditrice qui reste seulement tenue de signer le duplicata. Cette manière de faire se justifie par le caractère exclusivement ferroviaire des opérations règlementées par le Projet. Mais dans le domaine des transports mixtes par fer et par mer, avec titre unique, il serait préférable que la signature de ce document par la gare expéditrice soit également exigée. C'est d'ailleurs dans ce sens que se prononce de Fourcauld.

Selon le concept de cet auteur, pour le transporteur maritime, la lettre de voiture constituera un véritable connaissement direct en vertu duquel il se trouve coobligé à l'exécution de la prestation intégrale promise par le chemin de fer preneur en charge. Aux yeux du transporteur maritime, cette lettre de voiture à ordre, accompagnant la marchandise et faisant partie des pièces de bord, fera figure de connaissement-chef. C'est d'après ce document qu'il établira son manifeste et procèdera à la reconnaissance de la marchandise avant sa mise à bord.

---

* De Fourcauld. Bull. 1935, p. 408.

Or, le droit maritime de tous les pays exige impérativement que le connaissement soit signé par le capitaine ou par l'agent de l'armateur. Il paraît donc rationnel de se conformer à cette règle du droit maritime. Et une telle solution doit s'imposer d'autant plus que cette lettre de voiture à ordre déterminera les obligations du transporteur maritime en tant que coexécutant du contrat de transport conclu par le chemin de fer preneur en charge. Ce sera d'après les mentions portées sur ce document que ce transporteur maritime saura s'il doit être libéré des obligations que ce contrat lui impose, soit par la transmission sans réserves de la marchandise à un transporteur subséquent avec la lettre de voiture, soit par la livraison aux mains de tout porteur légitime du duplicata endossé. L'apposition de la signature de la gare expéditrice sur la lettre de voiture donnera au transporteur maritime l'assurance que les conditions du transport et de la livraison, telles qu'énoncées sur ce document, ont été formellement acceptées par le chemin de fer preneur en charge agissant au nom et pour le compte de la collectivité des exécutants. *)

La taxation des expéditions en matière de transport mixte par fer et par mer exige quelques remarques particulières.

Tandis que les tarifs de chemins de fer accusent un caractère de fixité, le fret au contraire se montre essentiellement variable. Le prix du transport maritime est soumis à la loi de la concurrence, sauf s'il s'agit de courts trajets maritimes complétant des parcours par voie ferrée.

D'autre part, observons que les tarifs de chemins de fer ont des bases de calculs différentes.

Ainsi, au moment de la conclusion du contrat de transport, la lettre de voiture à ordre et le duplicata à ordre ne pourront indiquer que la taxe afférente au parcours par fer. Le transporteur maritime ajoutera son fret au montant de la lettre de voiture payé par l'expéditeur et il se le fera rembourser au moment de la livraison par le porteur du duplicata à ordre.

---

* De Fourcauld. Bull. 1935, p. 409-410.

Le vendeur C. A. F. doit supporter tous les frais de transport, étant donné que ceux-ci sont compris dans le prix de vente. En principe, le vendeur-expéditeur doit donc payer d'avance la totalité des frais de transport. Cependant les Règles de Varsovie et d'Oxford *) obligent l'acheteur à payer le fret pouvant être dû au transporteur, sauf à déduire ce fret du prix de vente.

Nous sommes d'avis que la différence dans les tarifications ne semble pas insurmontable, et la difficulté née du fait que le calcul du fret et celui du coût du transport terrestre ne sont pas identiques peut être résolue.

Les opérations commerciales auxquelles peuvent donner lieu les marchandises représentées par un titre négociable n'intéressent pas les transporteurs, et il importe peu à ces derniers qu'elles aient été vendues, mises en dépôt ou données en nantissement. Toutes ces opérations demeurent étrangères au contrat de transport et à son exécution.

Quant au principe adopté en matière de droit de disposition par l'art 21 du Projet, il devrait s'appliquer au transport mixte par fer et par mer.

Le transporteur maritime devra être libéré de ses obligations de coexécutant du transport en délivrant la marchandise au porteur légitime du duplicata à ordre. Ce porteur légitime pourra être soit l'acheuter C. A. F. lui-même, soit un mandataire de ce dernier, soit encore la banque dont les avances consenties sur la marchandise n'ont pas encore été remboursées.

Les dispositions du Projet en matière de légitimation s'adaptent parfaitement au transport mixte. En effet, d'après les art. 8 et 16 du Projet, le porteur est considéré comme légitime s'il détient le duplicata à ordre et justifie de son droit par une suite ininterrompue d'endossements. Le chemin de fer est tenu de vérifier la régularité de la suite des endossements, mais non la régularité de la signature des endosseurs.

De plus, le Projet exige un endossement pur et simple, car seul l'endossement sans condition est translatif de propriété.

---

* Règle 9.

Telles sont rapidement esquissées les conditions auxquelles le duplicata à ordre devra satisfaire pour assumer la fonction de titre unique dans les transports mixtes par fer et par mer.

Ce nouvel instrument de crédit serait susceptible sans aucun doute de jouer un rôle de premier ordre dans le commerce d'exportation. Cependant, et nous l'avons déjà fait remarquer, l'étude d'un titre unique dans les transports mixtes par fer et par mer constitue une anticipation, et il ne saurait être question d'introduire un tel document avant que le duplicata à ordre ferroviaire ne soit accepté par de nombreux Etats

DEUXIEME PARTIE

Le domiciliataire.

CHAPITRE VI

Généralités ; position juridique du domiciliataire

§ 28. Généralités.

Comme nous avons déjà eu l'occasion de le souligner, c'est à plusieurs reprises que les milieux commerciaux et bancaires ont demandé l'introduction de titres de transport négociables dans le trafic international par chemins de fer. De leur côté, les chemins de fer ont maintes fois exprimé leur avis sur ce problème, notamment par l'entremise de l'Union Internationale des Chemins de fer.

Il avait été constaté qu'un titre de transport négociable offrirait de gros avantages et à la production et au commerce.

Un tel titre n'existe pas encore dans la C. I. M. actuellement en vigueur. L'art. 6 de cette convention impose en effet la mention du nom et de l'adresse du destinataire. Le même article précise encore, aux fins d'écarter tout possibilité de transmission et de négociation du titre de transport, que les adresses n'indiquant pas le nom du destinataire, telles que « à l'ordre de... » ou « au porteur du duplicata de la lettre de voiture », ne sont pas autorisées. Dès qu'un destinataire a été désigné au contrat de transport, il est seul habilité à retirer la marchandise, par lui-même ou par mandataire, sauf si l'expéditeur lui substitue un autre destinataire en observant les règles imposées par l'art. 21 de la C. I. M.

Cette réglementation rigide ne permet pas au commerce de trouver un champ d'activité plus étendu et d'acquérir toute la souplesse et la célérité désirables.

Il s'agit en définitive de concilier des intérêts opposés.

D'une part, comme nous l'avons vu, le commerce voudrait donner au porteur du titre la possibilité de vendre ou de gager la marchandise pendant le transport — la livraison étant assurée au dernier acquéreur — et, d'autre part, les chemins de fer craignent un accroissement de leur responsabilité et des frais, du fait que la gare de destination ignorerait le dernier acquéreur devenu destinataire définitif.

Avant la Conférence de Rome, le Comité spécial de la Société des Nations, après avoir reconnu l'utilité de la création d'un titre de transport négociable, avait constaté que cette réforme était de nature à soulever un certain nombre de difficultés d'ordre juridique, administratif et technique, et qu'il convenait de renvoyer l'étude de ces difficultés à un examen qui serait fait par l'Union Internationale des Chemins de fer et par la Chambre de Commerce Internationale.

Le Comité spécial en question a été saisi des résultats des études entreprises par l'U. I. C., d'une part, et par la Chambre de Commerce Internationale, d'autre part. L'examen comparatif des deux propositions lui a permis de constater qu'il y avait un certain nombre de points communs entre la conception de l'U. I. C. et celle de la Chambre de Commerce Internationale. La différence essentielle entre les deux propositions provenait de ce que l'U. I. C. n'acceptait la désignation d'un nouveau destinataire que par l'avis qui lui en était donné par le domiciliataire, tandis que dans le projet de la Chambre de Commerce Internationale la désignation de ce nouveau destinataire devait être faite par l'endossement du titre à ordre. Il est à noter toutefois que ce projet aussi prévoit un domiciliataire, mais le rôle de celui-ci est limité à prendre réception des avis et des informations du chemin de fer destinés à l'ayant droit.

Le second système est naturellement le plus simple et le plus logique. Il n'y a aucune difficulté d'ordre juridique à ce que le destinataire de la marchandise soit désigné par un endossement porté sur le titre lui-même et justifie de son droit à la délivrance par la présentation de son titre. Ce système est préférable à celui consistant à faire désigner un nouveau destinataire par un domiciliataire. La personne qui a le droit de

désigner le nouveau destinataire doit être celle qui est porteur légitime du titre et non un simple domiciliataire.

Quant aux difficultés d'ordre pratique, elles consistent uniquement pour le chemin de fer à connaître la personne qui peut lui réclamer la délivrance de la marchandise et celle légitimée à donner des instructions. Ces deux difficultés ont trouvé une solution dans le Projet élaboré par le Comité pour la lettre de voiture à ordre.

Grâce au travail fourni par ce Comité réuni à Rome à l'occasion de la Conférence de révision des Conventions de Berne, une importante étape est ainsi franchie qui nous rapproche de la mise en vigueur d'un système de transport avec document de transport négociable.

D'après le Projet, le duplicata de la lettre de voiture est transmissible par voie d'endossement. Le chemin de fer est tenu de certifier la réception de la marchandise et la date de l'acceptation au transport moyennant l'apposition d'un timbre et la signature d'un employé autorisé sur le duplicata de la lettre de voiture qui doit être présenté par l'expéditeur en même temps que la lettre de voiture. Est considéré comme porteur légitime le détenteur du duplicata à ordre qui justifie de son droit par une suite ininterrompue d'endossements. Quant au chemin de fer, il est tenu de vérifier la régularité de la suite des endossements mais non la régularité de la signature des endosseurs.

Le Projet a prévu ensuite un domiciliataire.

Ce dernier, qui est une nouveauté du Projet et constitue le pivot du fonctionnement du duplicata à ordre, a toujours été ignoré du contrat de transport international. Par contre, il existe depuis longtemps en Allemagne, mais pour la navigation intérieure seulement. Cette institution a toujours donné les meilleurs résultats.

Le § 72 al. 3, de la loi du 15 juin 1895 relative à la navigation intérieure prévoit la disposition suivante : « Si le bulletin de chargement (Ladeschein) est créé à l'ordre d'une personne n'ayant ni domicile ni établissement au lieu de livraison, le transporteur peut exiger l'indication d'une adresse de référence

(Meldeadresse) à laquelle on lui fera connaître, après l'arrivée de la marchandise au lieu de livraison, quelle est la personne détenant le bulletin original de chargement ». Il ressort de cet article que le domiciliataire est un intermédiaire qui exerce sa fonction seulement après l'arrivée de la marchandise au lieu de livraison. Quant à sa fonction, elle consiste uniquement à notifier le détenteur du bulletin original de chargement. Le rôle du domiciliataire en droit de navigation intérieure se limite ainsi à une seule fonction nettement déterminée.

La loi admet la désignation d'un domiciliataire aux fins d'obvier aux difficultés résultant du fait que le batelier ignore qui est porteur du bulletin de chargement endossé. Le domiciliataire peut désigner le détenteur du bulletin de chargement, mais il n'en a pas l'obligation. Par conséquent, s'il se refuse à accomplir cet acte, il ne peut être actionné par le batelier. La réparation du dommage éventuel incombera à l'expéditeur ou au destinataire, mais jamais au domiciliataire. La désignation de ce dernier ne permet donc pas au batelier, sur la base du contrat de transport, d'exiger des instructions qui le décharge-raient à l'égard de l'intéressé au transport. En outre, il n'existe aucune disposition stipulant une responsabilité quelconque du domiciliataire à l'égard du batelier. Le domiciliataire ne peut pas être regardé comme participant personnellement au contrat de transport, et il n'est qu'un organe de référence. *)

D'après le Projet, le domiciliataire est aussi un intermédiaire, mais son rôle est plus étendu. Il n'a pas qu'une seule fonction et encore ne pouvant être exercée qu'après l'arrivée de la marchandise au lieu de destination. De plus, si d'après le Projet le domiciliataire doit être obligatoirement désigné par l'expéditeur, la loi allemande sur la navigation intérieure souligne au contraire que le transporteur « peut » exiger l'indication d'une adresse de référence.

Ajoutons encore qu'aux termes du Projet le droit de disposition suit le duplicata à ordre, si bien que ce droit appartiendra

---

* Spiess, W. De la négociabilité des titres de transport par Chemin de fer et de la possibilité de leur conférer la qualité d'être transmissibles comme les lettres de change. (Bull. de l'U. I. C. 1933, No 3, p. 82).

toujours au porteur, et ce dernier seul aura le droit de disposer de la marchandise. Selon le droit allemand de navigation intérieure, il n'en est rien, et les règles concernant le droit de disposition ne subissent aucune modification, peu importe que le bulletin de chargement soit nominatif ou à ordre.

Cette institution qu'est le domiciliataire a également fait ses preuves dans le trafic ferroviaire aux Etat-Unis, où le titre de transport négociable est admis.

Ajoutons encore qu'il existe également un domiciliataire en matière de lettre de change, mais sa fonction se restreint jusqu'à s'effacer derrière la simple mise à disposition de son domicile. Il s'agit simplement d'une élection de domicile, et lorsqu'une banque est chargée d'effectuer un paiement, le domicile de cet établissement est requis en tout premier lieu et non pas son crédit financier ou son rôle de payeur.

§ 29. Position juridique du domiciliataire.

D'après l'art. 16 § 1 de la C. I. M., le chemin de fer est tenu de livrer au destinataire la marchandise et la lettre de voiture. Quant au Projet, de son côté, il ne prévoit pas du tout un tel destinataire, et souligne en effet, dans l'article correspondant, que le chemin de fer est tenu de livrer la marchandise et la lettre de voiture à ordre au porteur légitime du duplicata à ordre.

L'introduction du duplicata à ordre donne donc naissance à une situation tout à fait nouvelle. L'expéditeur et le chemin de fer ne seront plus en présence d'un destinataire déterminé (sauf exception prévue à l'article 21 de la C. I. M.), mais bien d'un destinataire inconnu qui sera le dernier endossataire du duplicata à ordre. On se trouve donc en face d'une difficulté capitale résultant de la mobilité et de l'incertitude quant à l'individualité du destinataire devant sortir des endossements successifs du duplicata à ordre.

Normalement, le destinataire ne fait son apparition qu'au moment de la livraison. Il est cependant des cas où ses droits s'engagent déjà au cours même du transport, d'où la nécessité pour le chemin de fer d'avoir connaissance dès le principe du nom et de l'adresse du destinataire.

Si le destinataire est inconnu, comme c'est le cas sous le régime des transports avec duplicata à ordre, il faut, selon l'opinion du Comité spécial, que le chemin de fer puisse s'adresser au moins à un garant du destinataire. A défaut d'un tel répondant, le chemin de fer ne connaîtrait pas dans la plupart des cas le porteur légitime du duplicata à ordre, et se trouverait dans l'impossibilité de donner suite aux obligations à lui imposées par le contrat de transport. Par conséquent, il a été jugé nécessaire de prévoir un intermédiaire qui assure la liaison entre le chemin de fer, d'une part, et le porteur du duplicata à ordre, d'autre part. C'est cet intermédiaire qui portera le nom de « domiciliataire ». Ainsi, dans le régime institué par le Projet, on se trouve en présence des personnes suivantes : l'expéditeur, le chemin de fer, le porteur du duplicata à ordre et enfin le

domiciliataire. D'après la C. I. M., seulement trois sujets sont en présence : l'expéditeur, le chemin de fer et le destinataire.

Parmi les mentions obligatoires devant figurer sur la lettre de voiture à ordre et sur le duplicata à ordre se trouvent, d'après l'art. 6 § 6 lettre d, le nom et le domicile d'une personne (domiciliataire) domiciliée dans la localité desservie par la gare de destination. Du fait que le nom et l'adresse du domiciliataire doivent obligatoirement figurer sur la lettre de voiture à ordre et le duplicata à ordre, faut-il en déduire que le domiciliataire puisse devenir partie au contrat de transport ?

Pour répondre à cette question, reprenons rapidement le contrat de transport, tout d'abord d'après la C. I. M., et ensuite d'après le Projet.

Sous le régime de la C. I. M., le contrat de transport est conclu tout d'abord seulement entre l'expéditeur et le chemin de fer. Ce contrat est stipulé en faveur du destinataire. Ce dernier ne deviendra pas partie au contrat par la seule inscription de son nom sur la lettre de voiture ; il faudra encore qu'il accepte la stipulation faite en sa faveur. Ainsi, non seulement le destinataire ne pourra devenir qu'ultérieurement partie au contrat, mais encore il ne sera pas du tout sûr qu'il y adhérera.

D'après le Projet, le contrat de transport sera également conclu tout d'abord entre l'expéditeur et le chemin de fer. Ce contrat sera stipulé non pas en faveur d'un destinataire déterminé, mais bien au profit d'un destinataire inconnu au moment de la conclusion du contrat, c'est-à-dire du dernier porteur légitime du duplicata à ordre. Par la remise du duplicata à ordre, le porteur acquiert tous les droits reposant sur le document, mais il ne deviendra véritablement partie au contrat qu'au moment où il aura accepté la marchandise avec la lettre de voiture à ordre. D'après l'art. 16 § 1 du Projet, c'est à partir de ce moment qu'il est tenu de payer le montant des créances résultant de la lettre de voiture et de restituer le duplicata. Ainsi, d'après le projet, seuls l'expéditeur, le chemin de fer et le porteur du duplicata à ordre peuvent être parties au contrat de transport.

L'expéditeur et le chemin de fer se trouvent seuls en présence au moment où celui-là inscrit sur la lettre de voiture à ordre et sur le duplicata à ordre le nom et l'adresse d'une personne (domiciliataire) domiciliée dans la localité desservie par la gare destinataire. Nulle part il n'est question que l'expéditeur stipule au profit d'un domiciliataire ; jamais ce dernier ne pourra devenir partie au contrat. Le domiciliataire n'a que des obligations de représentation et de transmission, ou plus exactement, il apparaît comme un mandataire. *)

Immédiatement la question se pose de savoir qui aura la qualité de mandant ? Le domiciliataire sera-t-il mandataire de l'expéditeur ou du porteur du duplicata à ordre ?

Au vu de certains articles du Projet, le domiciliataire apparaît comme le mandataire du porteur du duplicata à ordre. En effet, pour la vérification du contenu de l'envoi (art. 7 § 2), pour la constatation de surcharge (art. 7 § 8), pour un détournement d'itinéraire (art. 10 lettre g), pour les difficultés de douane (art. 15 § 1), pour l'avis d'arrivée de la marchandise (art. 11 § 6 et 16 § 1), c'est le porteur du duplicata à ordre qui est visé derrière le domiciliataire.

Mais comment concevoir la constitution d'un mandataire effectuée par un porteur inconnu, juridiquement inexistant et qui peut-être même n'adhérera jamais au contrat de transport ?

D'après l'art. 6 § 6 du Projet, on pourrait croire au contraire que le domiciliataire est le mandataire de l'expéditeur puisque ce dernier seul désigne le domiciliataire sur la lettre de voiture à ordre et le duplicata à ordre. Il ne pourrait d'ailleurs pas en être autrement, puisque le futur porteur est encore inconnu au moment de la conclusion du contrat.

Selon nous, la situation se présentera de la manière suivante :

---

* Admettent également un mandat :

Aumonier, J. La négociabitité des titres de transport par voie ferrée, Paris 1933, p. 35 ;

Le Comité pour la rédaction d'un Projet de Règlement sur la lettre de voiture à ordre, Procès-verbaux, p. 15 ;

De la Massuë, H. Du rôle et de la définition juridique du domiciliataire ferroviaire dans le Projet de lettre de voiture à ordre, en droit français (Bull. 1936, p. 128 et s.)

Avant de conclure le contrat de transport, le futur expéditeur passera un mandat avec le futur domiciliataire. Le premier mandant sera donc le futur expéditeur. Ce dernier procédera ensuite à la conclusion du contrat de transport et, sur la base du mandat, désignera le domiciliataire sur la lettre de voiture à ordre et sur le duplicata à ordre. Par conséquent, les liens juridiques existant entre l'expéditeur et le domiciliataire reposeront sur le mandat passé antérieurement au contrat de transport, et non pas sur la désignation faite sur les documents par l'expéditeur au moment de la conclusion du contrat de transport. Cette désignation permettra au chemin de fer de connaître le nom et l'adresse du domiciliataire.

Au moment où l'expéditeur transmet le duplicata à un tiers, par voie d'endossement, deux cas bien distincts peuvent se présenter.

Le premier cas est celui où l'endossataire, c'est-à-dire le porteur du duplicata à ordre, admet le domiciliataire tel qu'il a été désigné par l'expéditeur. Ici, d'une part, la personne du domiciliataire ne change pas et, d'autre part, le porteur du duplicata prend la place de l'expéditeur en qualité de mandant.

Le deuxième cas est celui où le porteur du duplicata fait usage du droit à lui conféré par l'art. 21 du Projet et désigne un nouveau domiciliataire. Dès lors, un autre mandat sera passé entre le porteur du duplicata et le nouveau domiciliataire. Sur la base de ce contrat, il procèdera à la désignation du nouveau domiciliataire en observant les conditions posées par l'art. 21 du Projet. Dans ce deuxième cas, ce n'est pas seulement la personne du mandant qui a changé, mais encore celle du mandataire, c'est-à-dire du domiciliataire.

L'opération d'endossement sera naturellement susceptible de se produire plusieurs fois jusqu'à ce que le duplicata à ordre se trouve enfin entre les mains du dernier porteur légitime qui lui exigera du chemin de fer, en présentant le document, la remise de la marchandise et de la lettre de voiture à ordre.

Supposons donc que le contrat de transport ait été conclu et le domiciliataire désigné. Pendant que la marchandise roule

vers la gare de destination, les endossements se succèdent et le duplicata à ordre passe entre les mains de différents porteurs. Un changement d'itinéraire vient-il à se produire ou des difficultés de douane se présentent-elles, le domiciliataire doit immédiatement pouvoir prendre contact avec le porteur actuel du duplicata à ordre. Le domiciliataire devra ainsi toujours savoir au plus tôt qui est le dernier endossataire du duplicata. Il est élémentaire qu'un mandataire doit toujours connaître la personne du mandant. Dès lors, l'obligation doit être imposée au dernier endossataire du duplicata de porter immédiatement sa qualité à la connaissance du domiciliataire.

Nulle part dans le Projet il n'est question d'un avis obligatoire, et ce dernier devrait y être introduit. Tel est d'ailleurs l'avis de M. de la Massuë qui s'exprime en ces termes : « Cet avis immédiat de tout nouvel endossataire à l'adresse du domiciliataire est à ce point essentiel au bon fonctionnement du système que je n'hésite pas à proposer au Comité pour la lettre de voiture à ordre d'en faire un paragraphe impérieux du Règlement ». *)

M. G. Pollaczek abonde dans le même sens. Il fait toutefois remarquer que les réglementations existantes dans le domaine du droit des transports n'obligent pas l'expéditeur à aviser le destinataire de l'expédition de la marchandise envoyée à son adresse. Et cependant, l'omission assez fréquente de ce renseignement peut avoir des conséquences fort désagréables (refus d'accepter la marchandise, frais de stationnement et de magasinage, etc). Toutefois, en matière de transports avec lettre de voiture ordinaire, les sources d'erreurs sont moins nombreuses — l'expéditeur oubliera assez rarement d'aviser le destinataire, qui lui a acheté la marchandise, ou son mandataire — que lorsqu'il s'agit de lettres de voitures à ordre, où l'un des endosseurs peut bien plus facilement omettre l'avis au domiciliataire, avec lequel il ne se trouve pas en relation. **)

---

* H. de la Massuë Op. cit. (Bull. 1936, p. 132).

** G. Pollaczek. Le domiciliataire. (Bull. 1937, p. 52-53).

CHAPITRE VII

Rôle du domiciliataire ; critique à l'égard de cette institution ; réformes à accomplir

§ 30. Rôle du domiciliataire.

Comme nous avons eu l'occasion de le souligner, l'introduction d'un duplicata à ordre met en face d'une situation nouvelle qui n'existe pas sous le régime de la C. I. M.

Dans le contrat de transport, l'expéditeur et le chemin de fer ne se trouvent plus en présence d'un destinataire bien déterminé, mais au contraire d'un destinataire inconnu qui sera le dernier porteur du duplicata à ordre. Il se présente donc une difficulté résultant du fait qu'il y a incertitude quant à la personne du porteur. Comme les circonstances exigent souvent une prise de contact entre le chemin de fer et le porteur du duplicata, le Projet a prévu un domiciliataire qui assumera le rôle d'intermédiaire et sera le mandataire du porteur du duplicata à ordre.

L'expéditeur doit désigner sur la lettre de voiture à ordre et sur le duplicata à ordre le nom et le domicile du domiciliataire. Ce dernier doit être domicilié dans la localité desservie par la gare de destination. La désignation du domicile est une mention obligatoire (art. 6 § 6).

Les endossataires n'ont pas besoin de s'en tenir au domiciliataire désigné par l'expéditeur, et ils peuvent fort bien en indiquer un autre. Si le porteur du duplicata donne un ordre modifiant la gare de destination, il a l'obligation de désigner un nouveau domiciliataire, si le domiciliataire primitif n'est pas établi dans la localité desservie par la nouvelle gare de destination (art. 21 § 1).

Qu'en est-il en matière d'empêchements au transport lorsqu'une erreur dans l'adresse du domiciliataire se produit ?

Si le porteur du duplicata à ordre ne peut être avisé de l'empêchement au transport par suite d'une erreur dans l'adresse

du domiciliataire, il sera procédé conformément aux dispositions relatives aux empêchements à la livraison visées à l'art. 24 § 1 (art. 23 § 5).

Le rôle du domiciliataire ressort clairement de différents articles du Projet.

Lorsque la surcharge d'un wagon est constatée par la gare expéditrice ou par une gare intermédiaire, l'excédent de charge peut être retiré du wagon, même s'il n'y a pas lieu de percevoir une surtaxe. S'il y a lieu, le porteur du duplicata à ordre est invité sans retard à faire connaître comment il entend disposer de l'excédent de charge. Comme le porteur est inconnu du chemin de fer, c'est le domiciliataire qui jouera le rôle d'intermédiaire (art. 7 § 8). C'est également le domiciliataire qui assure le rôle d'intermédiaire, lorsqu'il s'agit d'avertir le porteur du duplicata à ordre que le transport a lieu par une voie autre que celle prescrite par l'expéditeur (art. 10 lettre g).

Si l'expéditeur a désigné pour l'accomplissement des formalités exigées par les douanes, octrois, autorités fiscales ou de police ou autres autorités administratives, une gare où les prescriptions en vigueur ne permettent pas d'accomplir ces formalités, ou bien s'il a prescrit pour ces opérations tout autre mode de procéder qui ne peut pas être exécuté, le chemin de fer opère de la façon qui lui paraît être la plus favorable aux intérêts de l'ayant droit. Dans ces cas, les mesures prises doivent être portées à la connaissance du domiciliataire (art. 15 § 1).

Le chemin de fer doit aviser le domiciliataire de l'arrivée de la marchandise à la gare de destination (art. 16 § 1). La notification au domiciliataire de l'arrivée de la marchandise est déterminante quant au fait de savoir si le délai de livraison a été observé ou non. En effet, d'après l'art. 11 § 6, le délai de livraison est observé si, avant son expiration, l'arrivée de la marchandise est notifiée au domiciliataire.

L'expéditeur supporte seul toutes les conséquences qui pourraient résulter du fait que la lettre de voiture à ordre ne remplit pas les conditions prévues par l'art. 4 § 3. Ces irrégularités ne portent pas atteinte aux droits du porteur du dupli-

cata sur la marchandise (al. 2 du § 1 de l'art. 7). Dans le cas prévu à cet alinéa, la livraison ne peut être demandée par le porteur du duplicata qu'à la gare autorisée à effectuer, conformément au § 3 de l'art. 4, des transports avec lettre de voiture à ordre. A cet effet, le chemin de fer, aussitôt qu'il a constaté l'irrégularité, doit en aviser le porteur du duplicata par l'intermédiaire du domiciliataire. Ajoutons en passant que le même avis doit être envoyé à l'expéditeur à titre d'information (art. 16 § 1 al. 6).

Nous savons déjà qu'en principe le chemin de fer ne peut ni se refuser à l'exécution des ordres dont il fait mention au premier alinéa de l'art. 21 § 1, ni apporter des retards ou des changements dans cette exécution, sauf dans les cas ci-après :

a) l'exécution n'est plus possible au moment où les ordres parviennent au chemin de fer qui doit les exécuter ;

b) l'exécution est de nature à troubler le service régulier de l'exploitation ;

c) l'exécution est en opposition, lorsqu'il s'agit d'un changement de la gare destinataire, avec les lois et règlements en vigueur dans les Etats à emprunter, notamment au point de vue des prescriptions des douanes, octrois, autorités fiscales ou de police et autres autorités administratives ;

d) la valeur de la marchandise, lorsqu'il s'agit d'un changement de la gare destinataire, ne couvre pas selon toute prévision, tous les frais de transport dont cette marchandise sera grevée à l'arrivée à sa nouvelle destination, à moins que le montant de ces frais ne soit payé ou garanti immédiatement.

Dans tous ces cas, le domiciliataire doit être avisé au plus tôt des empêchements qui s'opposent à l'exécution des ordres (art. 22 § 1).

Lorsqu'un transport a été empêché ou interrompu, il appartient au chemin de fer de décider s'il convient, dans l'intérêt du porteur du duplicata de la lettre de voiture, de lui demander des instructions, ou bien s'il est préférable de transporter d'office

la marchandise en modifiant l'itinéraire. Cependant, il est des cas où l'itinéraire ne peut être modifié pour la bonne raison qu'il n'y a pas d'autres voies de transport. Si cette possibilité se présente, le chemin de fer doit en aviser le domiciliataire pour lui demander les instructions du porteur du duplicata à ordre (art. 23 § 1 et 2). Si l'empêchement au transport vient à cesser avant l'arrivée des instructions du porteur du duplicata, la marchandise est dirigée sur sa destination sans attendre des instructions et le domiciliataire en est prévenu dans le plus bref délai possible (art. 23 § 6).

S'il y a lieu, des instructions seront également demandées au porteur, par l'intermédiaire du domiciliataire, en cas de constatation durant le transport que des objets exclus du transport ont été acceptés. La disposition complémentaire de l'art 3 a en effet la teneur suivante : « Si l'on constate en cours de route que des objets exclus du transport ont été acceptés avec une lettre de voiture à ordre, le transport de ces objets devra être arrêté. Des instructions seront, s'il y a lieu, demandées au porteur du duplicata de la lettre de voiture à ordre par l'entremise du domiciliataire. Ces instructions devront être conformes au droit national du pays où le transport a été arrêté. »

Nous venons de voir qu'en cas d'empêchements au transport, le chemin de fer doit aviser le domiciliataire pour lui demander les instructions du porteur du duplicata lorsqu'il n'y a pas d'autres voies de transport. En revanche, pour les empêchements à la livraison, le chemin de fer n'a aucune obligation de prévenir le domiciliataire ou l'expéditeur. Le chemin de fer est simplement tenu de procéder d'après les lois et règlements que le chemin de fer destinataire doit observer pour les marchandises en souffrance dans le cas où l'expéditeur d'un envoi en trafic intérieur, à qui le chemin de fer a déjà demandé des instructions, n'a pas donné une instruction de nature à éliminer l'empêchement. Par contre, le domiciliataire et l'expéditeur doivent être prévenus des mesures à prendre à cet effet. En cas de vente de la marchandise, effectuée par le chemin de fer, celui-ci est tenu de notifier au domiciliataire et à l'expéditeur le résultat de la vente (art. 24).

Il est un cas où le domiciliataire joue un rôle plus important que celui de simple intermédiaire, c'est celui où le duplicata à ordre est perdu. Un droit important revient ici au domiciliataire, celui de demander au chemin de fer de lui remettre la marchandise et la lettre de voiture à ordre. D'après l'art 16 § 4, en cas de perte du duplicata de la lettre de voiture, attestée par écrit par le domiciliataire, le chemin de fer délivre la marchandise et remet la lettre de voiture au domiciliataire contre paiement du montant des créances résultant de la lettre de voiture et contre cautionnement de la valeur usuelle de la marchandise au lieu de destination, augmentée de 25 %. Si le porteur du duplicata se présente ultérieurement, le cautionnement lui est versé avec l'assentiment du domiciliataire. A défaut de cet assentiment, le chemin de fer ne se déssaisit du cautionnement que sur décision judiciaire. La prescription court pour la demande en remboursement du cautionnement du jour où la livraison de la marchandise a été effectuée au domiciliataire (art. 45 § 2).

Enfin, ajoutons encore que le chemin de fer a toujours le droit de vérifier si l'envoi répond aux énonciations de la lettre de voiture et si les mesures de sécurité prescrites par l'Annexe I ont été observées. S'il s'agit de la vérification du contenu de l'envoi, le domiciliataire doit être invité à y assister lorsqu'elle a lieu à la gare de destination (art. 7 § 2).

Le chemin de fer a donc l'obligation d'accomplir à l'égard du domiciliataire tous les actes prévus par le Projet. En revanche, et cela est naturel, aucune obligation de ce genre n'est mise par le Projet à la charge du domiciliataire à l'égard du porteur du duplicata à ordre. Une telle obligation ne peut exister pour le domiciliataire que sur la base des conventions spéciales passées entre ce dernier et le porteur du duplicata à ordre.

Le point relatif aux rapports existant entre celui qui a nommé le domiciliataire et le domiciliataire lui-même, d'une part, et la responsabilité découlant des actes de ce dernier, d'autre part, a été soulevée par plusieurs délégués lors des délibérations du Comité spécial.

M. Koffka, représentant de l'Allemagne, fait remarquer qu'on n'a pas défini la position juridique du domiciliataire. Qui sera responsable pour les irrégularités qu'il pourra commettre ? Et s'il meurt ? Deux autres questions se posent : devra-t-il accepter expressément son mandat ? Peut-il s'en dessaisir ?

Quant à M. Strobele, délégué de l'Autriche, il craint l'infidélité du domiciliataire à transmettre au porteur du duplicata à ordre les communications du chemin de fer, et conclut en affirmant qu'il serait trop compliqué de régler les rapports entre le porteur et le domiciliataire,

Le Président M. Giannini fait remarquer qu'il y a nombre de problèmes à envisager, mais que le Projet se préoccupe seulement de faciliter le commerce. Après l'adoption, chaque Etat devra se préoccuper de régler les questions juridiques. Il est préférable que ces problèmes restent en dehors du Projet. *)

Telle est la raison pour laquelle le « Projet d'accord » précédant le Règlement, s'exprime en ces termes dans son art. 2 : « Les rapports entre celui qui a nommé le domiciliataire et le domiciliataire lui-même et les responsabilités dérivant des actes du domiciliataire relatifs à la lettre de voiture à ordre sont réglés par la loi du lieu où le domiciliataire a son domicile. »

Le Comité pour la lettre de voiture à ordre n'a donc pas résolu une difficulté capitale.

---

* Procès-verbaux des séances tenues par le Comité spécial à Rome du 1er au 23 novembre 1933. p. 15-16.

§ 31. Critique à l'égard de cette institution.

Par suite de l'importance attribuée au domiciliataire comme pivot du système avec duplicata à ordre, une attention toute particulière a été vouée à cet intermédiaire. Les avis étaient partagés quant au rôle qui devait lui être conféré.

Avant la Conférence de Rome, plusieurs conceptions ont été admises par les milieux intéressés.

Une tendance notamment visait à accorder au domiciliataire le droit de disposer de la marchandise. De notre point de vue, une telle conception ne peut être soutenue.

On ne saurait admettre que le domiciliataire, demeurant au lieu de destination et documenté souvent d'une manière insuffisante, se substitue à l'expéditeur quant au droit de disposition. Il est vrai qu'après la transmission du duplicata à ordre l'expéditeur ne peut pas garder son droit et ce dernier devra suivre le document. Le duplicata endossé, on ne peut tout à la fois autoriser et obliger l'expéditeur à disposer de la marchandise jusqu'à ce que cette dernière soit parvenue au lieu de destination. Si les droits du bénéficiaire de l'endossement ne prenaient naissance qu'à partir de ce moment, toute la valeur attribuée à l'endossement disparaîtrait.

Le droit de disposition doit être acquis par une autre personne. Mais cette autre personne ne saurait être à notre avis le domiciliataire qui doit rester un simple intermédiaire et qui d'ailleurs ne devient jamais partie au contrat de transport.

Si l'on voulait accorder au domiciliataire un tel droit, il faudrait au moins, en tout cas, le rendre responsable de ses dispositions, sans cela, comme le fait remarquer Spiess, *) l'élaboration d'une disposition légale donnant un effet sérieux à l'adresse de référence serait juridiquement impossible.

Toujours d'après cet auteur, le système le plus juridique serait de considérer le titulaire de l'adresse de référence comme garant des obligations tant de l'expéditeur que de ses successeurs

---

* Spiess. Op. cit. p. 87.

de droits immédiats (porteur du titre endossé et destinataire). Le chemin de fer aurait devant lui une personne saisissable pour la sauvegarde des droits des personnes intéressées au transport et des obligations qu'elles ont à l'égard de lui. Le titulaire de l'adresse de référence ne serait pas chargé d'une responsabilité injustifiée, juridiquement, car pour tous les débours qu'il aurait pu consentir en sa qualité de garant, il aurait un droit de recours soit contre l'expéditeur, soit contre le dernier porteur, soit contre tous les deux. Or certains milieux bancaires plaident en faveur de l'irresponsabilité du domiciliataire, et on comprend aisément ce point de vue puisqu'ils seraient souvent désignés comme adresses de référence.

Dès lors, comment obtenir l'assentiment des banquiers pour la proposition visant à rendre responsable le domiciliataire ?

La conclusion peut être tirée aisément. Toute désignation d'un domiciliataire responsable, ayant le droit de disposer de la marchandise, est tout à la fois illogique et irréalisable.

D'après une autre tendance, le transfert du droit de disposition s'opère par l'endossement du duplicata à ordre. Le domiciliataire sert d'intermédiaire entre le chemin de fer et le porteur inconnu du duplicata à ordre, et aucun droit de disposition ne lui appartient en principe. C'est le système qui a été adopté par le Projet.

D'après ce dernier, le droit de disposition appartient au porteur du duplicata à ordre seul. L'expéditeur désigne primitivement le domiciliataire sur la lettre de voiture à ordre et sur le duplicata à ordre. Quant au porteur, il a le droit, d'après l'art. 21, d'en désigner un nouveau.

Que penser du système préconisé par le Projet ?

De notre point de vue, la solution qu'il a adoptée ne donne pas toute la satisfaction désirée. Il est vrai que le nombre des solutions n'est pas illimité et on se trouve toujours en face de cet écueil constitué par le fait que le porteur du duplicata à ordre est inconnu du chemin de fer. L'introduction par le Projet d'un domiciliataire, servant de pont entre le porteur du duplicata à ordre et le chemin de fer, fait naître du même coup

tous les inconvénients attachés à un intermédiaire. Pour connaître les instructions du porteur du duplicata, le chemin de fer devra s'en rapporter au domiciliataire, et ce dernier s'en référera au porteur. A son tour, le porteur transmettra les instructions au domiciliataire qui les fera connaître au chemin de fer. Qu'une telle manière de faire soit compliquée, il est superflu de le souligner.

De plus, un mandat doit être passé tout d'abord entre le futur expéditeur et le futur domiciliataire, car en effet l'expéditeur ne commettra jamais l'imprudence de désigner sur le duplicata et sur la lettre de voiture un domiciliataire non consentant. D'autres mandats ne manqueront peut-être pas d'être passés ultérieurement au fur et à mesure que le nombre des endossements grandira. En effet, d'après l'art. 21, d'une part, le porteur a le « droit » de désigner un autre domiciliataire et, d'autre part, en cas d'ordre modifiant la gare de destination, il a « l'obligation » d'en désigner un nouveau, si le domiciliataire primitif n'est pas établi dans la localité desservie par la nouvelle gare de destination. Ces différents mandats n'iront pas sans encore compliquer les choses.

En outre, puisque le Projet a recours à un intermédiaire, il devrait régler les rapports entre celui qui a nommé le domiciliataire et le domiciliataire lui-même et les responsabilités dérivant des actes du domiciliataire relatifs à la lettre de voiture à ordre. Ce problème présentait de nombreuses difficultés, telle est la raison pour laquelle le Comité pour la lettre de voiture à ordre se décida d'en laisser la réglementation à la loi du lieu où le domiciliataire a son domicile. Nous l'avons déjà souligné, c'est une difficulté capitale qui reste pendante, et même, comme l'affirme M. de la Massuë, de nature à entraver l'adhésion des Etats.

Il est aisé de constater que le système adopté par le Projet, en matière de lettre de voiture à ordre, présente plusieurs inconvénients. Cependant, il ne suffit pas de faire ressortir les faiblesses d'un système, encore faut-il savoir comment y remédier. C'est à cette tâche que nous allons nous consacrer.

§ 32. Réformes à accomplir.

Selon notre concept, il y a possibilité d'améliorer et de simplifier le système avec duplicata transmissible par voie d'endossement, et le problème peut trouver une solution tout à fait satisfaisante, bien que le porteur du titre soit inconnu du chemin de fer.

Pourquoi avoir recours à un intermidiaire tel que le domiciliataire et forcer le chemin de fer à s'en rapporter à ce dernier, tandis que le domiciliataire de son côté devra prendre contact avec le porteur du duplicata à ordre ?

Ne serait-il pas plus simple de supprimer cet intermédiaire ? Par cela même, on aurait résolu le problème des rapports entre le porteur et le domiciliataire et la question de la responsabilité de ce dernier, tout en introduisant de grandes simplifications.

Selon nous, le but désiré peut être atteint au choix par trois chemins différents. Les solutions ont ce point de commun qu'elles prévoient toutes la suppression de cet intermédiaire qu'est le domiciliataire, et seule une divergence d'ordre secondaire les sépare.

Proposition I.

Comme le domiciliataire n'existe plus, trois personnes seront en présence dans le contrat de transport : l'expéditeur, le chemin de fer et le porteur du duplicata à ordre. Aucun mandat ne sera passé entre le futur expéditeur et le futur domiciliataire.

L'expéditeur et le chemin de fer procèderont immédiatement à la conclusion du contrat de transport.

Le chemin de fer, après avoir accepté la marchandise accompagnée de la lettre de voiture à ordre et du duplicata à ordre, restituera celui-ci à l'expéditeur. Les avis seront reçus et transmis non pas par un tiers, comme c'était le cas d'après le Projet, mais bien par le chemin de fer lui-même, ou plus exactement par la gare de destination.

Il sera naturellement nécessaire de faire toujours connaître à cette dernière qui est porteur du duplicata. Dès que le chemin de fer aura restitué le duplicata à ordre à l'expéditeur,

celui-ci devra immédiatement avertir la gare destinataire qu'il est porteur du document, et une disposition dans ce sens devra être introduite dans le Projet. Toutefois, il ne faudra pas prévoir simplement qu'un avis sera transmis à la gare destinataire par le porteur du duplicata, mais encore une « obligation » d'agir dans ce sens devra être imposée au porteur.

L'expéditeur transmet-il le duplicata par voie d'endossement, le bénéficiaire en devient porteur, et à son tour ce dernier sera tenu de communiquer à la gare de destination qu'il est le nouveau titulaire. Les endossements se succèderont jusqu'au moment où le dernier porteur aura le duplicata entre les mains. Comme tous les précédents, ce dernier porteur aura également l'obligation d'aviser la gare destinataire.

La gare destinataire devra naturellement procéder au classement de ces avis au fur et à mesure de leur arrivée, ce qui d'ailleurs exigera tout à la fois peu de travail et une organisation fort simple.

La marchandise arrivée à la gare de destination, le délai de livraison sera observé si avant son expiration l'arrivée de la marchandise est notifiée par le chemin de fer au dernier porteur du duplicata. Il sera très facile à la gare destinataire de faire parvenir cet avis, puisqu'elle a toujours eu connaissance du nom et de l'adresse des différents porteurs.

Pour ce qui est de la livraison, ce sera l'affaire du dernier porteur de décider s'il veut prendre personnellement livraison de la marchandise ou au contraire s'il préfère confier cette tâche à un tiers.

Qu'en sera-t-il lorsqu'un incident de route se produira ?

Dans ce cas, la gare où l'incident de route s'est produit en avertira immédiatement la gare de destination. Cette dernière à son tour fera la communication nécessaire au porteur et l'invitera à se mettre directement en rapports avec la gare intéressée. Les instructions du porteur seront donc transmises directement à cette dernière. Le rôle de la gare destinataire se bornera simplement à transmettre l'avis au porteur du duplicata à ordre, et

quant aux instructions, elle ne servira nullement d'intermédiaire entre le porteur et la gare où l'incident de route est intervenu. En transmettant directement ses instructions à la gare intéressée, le porteur du duplicata se référera à l'avis qu'il a reçu de la gare de destination.

Le chemin de fer donnera suite aux ordres du porteur sans exiger de ce dernier la présentation du duplicata à ordre, et n'assumera aucune responsabilité de ce fait. D'après le Projet, la production du duplicata n'est également pas nécessaire, et le chemin de fer donne suite aux ordres du destinataire sans demander la présentation du titre.

Les instructions auxquelles nous venons de faire allusion ne comprennent pas les ordres ayant pour effet de modifier le contrat de transport.

Pour de telles modifications, on ne peut naturellement demander au chemin de fer qu'il se conforme aux ordres du porteur sans exiger la présentation du duplicata à ordre. Ainsi l'introduction de notre système n'influence en rien les formalités posées par l'art. 21 qui ne subissent aucun changement.

Les modifications au contrat de transport devront être données au moyen d'une déclaration écrite, signée par le porteur du duplicata et conforme à la formule constituant l'Annexe IV à la C. I. M. Cette déclaration devra être répétée sur le duplicata qui sera présenté en même temps au chemin de fer et rendu par ce dernier au porteur après apposition du timbre et la signature de l'agent autorisé par le chemin de fer.

De plus, le chemin de fer qui se sera conformé aux ordres du porteur du duplicata sans exiger la présentation du duplicata portant la déclaration écrite à laquelle nous avons fait allusion, sera responsable du préjudice causé par ce fait à tout porteur ultérieur.

Enfin, le chemin de fer ne sera tenu de donner suite aux modifications ordonnées par le porteur que si celles-ci sont données par l'intermédiaire de la gare expéditrice ou de la gare destinataire.

A propos de cette dernière disposition une remarque s'impose.

Si une telle disposition peut être maintenue intacte tant que le système avec duplicata à ordre n'a pas pris une certaine extension, nous sommes d'avis que dans la suite au contraire elle devrait être modifiée.

Ne serait-il pas indiqué en effet, au lieu de prévoir que le porteur doit passer par l'intermédiaire soit de la gare expéditrice soit de la gare intermédiaire, d'admettre que les modifications au contrat de transport soient données par l'entremise de la gare convenant le mieux au porteur du duplicata. Il s'agira naturellement d'une gare désignée par les chemins de fer, comme prévu à l'art. 4 § 3.

Une remarque identique s'applique également à l'art. 23 § 4.

L'adoption d'un tel système entraînerait des simplifications notables, ainsi qu'on peut le constater en mettant cette première variante en face des différents articles du Projet.

Tout d'abord, d'après l'art. 6 § 6, le nom et le domicile d'une personne (domiciliataire) domiciliée dans la localité desservie par la gare de destination, doivent figurer sur la lettre de voiture à ordre et sur le duplicata à ordre. Cette désignation est obligatoire et elle émane de l'expéditeur.

D'après notre proposition, cette mention obligatoire serait supprimée. De plus, aucun mandat ne serait passé entre le futur expéditeur et le futur domiciliataire. Il suffirait simplement de prévoir dans le Projet, d'une part, que les avis « devraient » être envoyés à la gare destinataire et, d'autre part, que cette dernière de son côté aurait également « l'obligation » de les transmettre dans tous les cas prévus.

Une simplification importante découle de l'art. 21 du Projet. D'arpès cet article, le porteur du duplicata n'a pas besoin de s'en tenir au domiciliataire prévu par l'expéditeur, et il peut en désigner un nouveau.

Cette disposition disparaîtrait également avec tout le formalisme qu'elle comporte.

De plus, toujours d'après l'art. 21, si le porteur du duplicata donne un ordre modifiant la gare de destination, il « doit » désigner un nouveau domiciliataire si le domiciliataire primitif n'est pas établi dans la localité desservie par la nouvelle gare de destination.

Cette formalité n'aurait plus sa raison d'être, étant donné que la nouvelle gare de destination serait automatiquement désignée pour recevoir et transmettre les avis.

D'après l'art. 23 § 5, si le porteur du duplicata à ordre ne peut être avisé de l'empêchement au transport par suite d'une « erreur dans l'adresse du domiciliataire », il sera procédé conformément aux dispositions relatives aux empêchements à la livraison visées à l'art. 24 § 1.

Notre proposition permettrait d'éviter toute erreur dans l'adresse du domiciliataire pour la bonne raison que cet intermédiaire disparaîtrait.

Quand la surcharge d'un wagon est constatée par la gare expéditrice ou par une gare intermédiaire, l'excédent de charge peut être retiré du wagon, même s'il n'y a pas lieu de percevoir une surtaxe. S'il y a lieu, le porteur du duplicata de la lettre de voiture est invité sans retard, par l'intermédiaire du domiciliataire, à faire connaître comment il entend disposer de l'excédent de charge (art. 7 § 8).

Ici, dès que la gare expéditrice ou une gare intermédiaire aurait constaté la surcharge d'un wagon, elle devrait s'il y a lieu, avertir sans retard la gare de destination. Cette dernière à son tour aurait l'obligation d'aviser au plus tôt le porteur du duplicata en l'invitant à faire connaître directement à la gare où la surcharge a été constatée comment il entend disposer de l'excédent de charge. De ce fait une simplification intervient, et la gare de destination se borne uniquement à faire parvenir un avis au porteur du duplicata, mais ne se prête nullement au rôle d'intermédiaire pour ce qui est des instructions. Ces dernières seront envoyées directement par le porteur à la gare où la surcharge a été constatée. En communiquant ses instructions

à la gare intéressée, le porteur se référera à l'avis qui lui a été envoyé par la gare destinataire.

Pour ce qui est de l'art. 10 lettre g, le porteur du duplicata à ordre serait avisé par l'intermédiaire de la gare de destination que le transport a lieu par une voie différente de celle prescrite par l'expéditeur.

A propos de cet article, une remarque doit être faite qui d'ailleurs s'applique à toutes les autres dispositions du Projet où il est question que le chemin de fer avise le porteur du duplicata par l'intermédiaire du domiciliataire. Le Projet accuse cet inconvénient que si le chemin de fer est tenu de faire les communications au domiciliataire, aucune obligation analogue n'est imposée à ce dernier à l'égard du porteur du duplicata. Or le principal intéressé est le porteur et non un domiciliataire. Notre proposition permet d'éliminer cet inconvénient en ce sens que le chemin de fer serait « tenu » d'aviser le porteur lui-même, c'est-à-dire le principal intéressé, et non pas un simple intermédiaire.

Si l'expéditeur a désigné pour l'accomplissement des formalités exigées par les douanes, octrois, autorités fiscales ou de police ou autres autorités administratives, une gare où les prescriptions en vigueur ne permettent pas d'accomplir ces formalités, ou bien s'il est prescrit, pour ces opérations, tout autre mode de procéder qui ne peut pas être exécuté, le chemin de fer opère de la façon qui lui paraît être la plus favorable aux intérêts de l'ayant droit et fait connaître au domiciliataire les mesures prises (art. 15 § 1).

Dans ce cas, les mesures prises devraient être communiquées au porteur du duplicata à ordre par l'entremise de la gare destinataire.

L'art. 16 § 1, prévoit que le chemin de fer doit aviser le domiciliataire de l'arrivée de la marchandise à la gare de destination.

Le chemin de fer n'aurait pas besoin ici de passer par l'intermédiaire d'un domiciliataire, et il avertirait directement le por-

teur du duplicata. Quant au délai de livraison, il serait observé si, avant son expiration, l'arrivée de la marchandise était notifiée au porteur du duplicata.

Au vu de l'art. 7 § 1 al. 2, l'expéditeur supporte seul toutes les conséquences qui pourraient résulter du fait que la lettre de voiture à ordre ne remplit pas les conditions prévues au § 3 de l'art. 4. Ces irrégularités ne portent pas atteinte au droit du porteur du duplicata sur la marchandise. Dans le cas prévu à cet alinéa, la livraison ne peut être demandée par le porteur du duplicata qu'à une gare auorisée à effectuer, conformément au § 3 de l'art. 4, des transports avec lettre de voiture à ordre. A cet effet, le chemin de fer, aussitôt qu'il a constaté l'irrégularité, doit en aviser le porteur du duplicata par l'intermédiaire du domiciliataire.

Dans cet article, on prévoirait tout simplement que le chemin de fer, après avoir constaté l'irrégularité, en aviserait aussitôt le porteur du duplicata à ordre par l'intermédiaire de la gare de destination.

L'art. 22 § 1 souligne que le chemin de fer ne peut ni se refuser à l'exécution des ordres dont il est fait mention au premier alinéa du § 1 de l'art. 21, ni apporter des retards ou des changements dans cette exécution, sauf dans quatre cas que nous avons déjà cités. Dans ces cas, le domiciliataire doit être avisé au plus tôt des empêchements qui s'opposent à l'exécution des ordres.

En l'absence d'un domiciliataire, c'est le porteur du duplicata qui devrait être avisé par l'entremise de la gare destinataire.

Lorsqu'un transport est empêché ou interrompu, il appartient au chemin de fer de décider s'il convient, dans l'intérêt du porteur du duplicata de la lettre de voiture, de lui demander des instructions, ou bien s'il est préférable de transporter d'office la marchandise en modifiant l'itinéraire. S'il n'y a pas d'autres voies de transport, le chemin de fer doit aviser le domiciliataire pour lui demander les instructions du porteur du duplicata (art. 23 § 1 et 2).

A notre avis, s'il n'y a pas d'autres voies de transport, le chemin de fer devrait aviser la gare de destination. Cette dernière à son tour ferait la communication nécessaire au porteur du duplicata en l'invitant à donner ses instructions.

Si l'empêchement au transport vient à cesser avant l'arrivée des instructions du porteur du duplicata, la marchandise est dirigée sur sa destination sans attendre des instructions et le domiciliataire en est prévenu dans le bref délai possible (art. 23 § 6).

Ici, c'est le porteur qui devrait être avisé, dans le plus bref délai possible, par l'intermédiaire de la gare destinataire.

Si l'on constate en cours de route que des objets exclus du transport ont été acceptés avec une lettre de voiture à ordre, le transport de ces objets devra être arrêté. Des instructions seront, s'il y a lieu, demandées au porteur du duplicata de la lettre de voiture à ordre par l'entremise du domiciliataire. Ces instructions devront être conformes au droit du pays où le transport a été arrêté (disposition complémentaire de l'art. 3).

Dans ce cas, on procèdera pour les instructions exactement comme cela a déjà été exposé plus haut.

Lorsqu'il se présente des empêchements à la livraison de la marchandise, le chemin de fer n'est tenu d'en prévenir ni l'expéditeur ni le domiciliataire ; mais il est tenu de procéder d'après les lois et règlements que le chemin de fer destinataire doit observer pour les marchandises en souffrance dans le cas où l'expéditeur d'un envoi en trafic intérieur, à qui le chemin de fer a demandé des instructions, n'a pas donné une instruction de nature à éliminer l'empêchement. Le domiciliataire et l'expéditeur doivent être prévenus des mesures à prendre à cet effet. En cas de vente de la marchandise effectuée par le chemin de fer, ce dernier est tenu de notifier au domiciliataire et à l'expéditeur le résultat de la vente (art. 24).

Dans cette disposition, le mot « domiciliataire » serait remplacé par les mots « porteur du duplicata à ordre ».

Pour le cas de perte du duplicata, le Projet a trouvé la solution suivante : en cas de perte du duplicata de la lettre de voiture attestée par écrit par le domiciliataire, le chemin de fer délivre la marchandise et remet la lettre de voiture au domiciliataire contre paiement du montant des créances résultant de la lettre de voiture et contre cautionnement de la valeur usuelle de la marchandise au lieu de destination, augmentée de 25 %. Si le porteur du duplicata se présente ultérieurement, le cautionnement lui est versé avec l'assentiment du domiciliataire. A défaut de cet assentiment, le chemin de fer ne se dessaisit du cautionnement que sur décision judiciaire (art. 16 § 4).

Cet article serait modifié en ces termes : « En cas de perte du duplicata, attestée par écrit par celui qui l'a perdu, le chemin de fer délivre la marchandise et remet la lettre de voiture à la personne ayant perdu le duplicata contre paiement du montant des créances résultant de la lettre de voiture et contre cautionnement de la valeur usuelle de la marchandise au lieu de destination, augmentée de 25 %. Si le porteur du duplicata se présente ultérieurement, le cautionnement lui est versé avec l'assentiment de la personne qui a perdu le duplicata. A défaut de cet assentiment, le chemin de fer ne se dessaisit du cautionnement que sur décision judiciaire ».

Quant à l'art. 45 § 2, il affirme que pour la demande en remboursement du cautionnement, la prescription court du jour où la livraison de la marchandise a été effectuée au domiciliataire.

Dans cet article, il suffira de remplacer le mot « domiciliataire » par les termes de « personne ayant perdu le duplicata ».

D'après l'art. 7 § 2, le chemin de fer a toujours le droit de vérifier si l'envoi répond aux énonciations de la lettre de voiture et si les mesures de sécurité prescrites par l'Annexe I ont été observées. S'il s'agit de la vérification du contenu de l'envoi, l'expéditeur ou le domiciliataire doit être invité à y assister, selon qu'elle a lieu à la gare expéditrice ou à la gare destinataire. Si l'intéressé ne se présente pas ou si la vérification a lieu en cours de route et à défaut d'autres prescriptions légales ou réglementaires en vigueur dans le pays où la vérification

a lieu, celle-ci doit se faire en présence de deux témoins étrangers au chemin de fer.

Il faudrait modifier cet article en ce sens que s'il s'agit de la vérification du contenu de l'envoi, l'expéditeur doit être invité à y assister lorsqu'elle a lieu à la gare expéditrice. Si la vérification a lieu dans un endroit autre que la gare expéditrice, c'est à notre avis le porteur du duplicata qui doit être invité à y assister. Si l'intéressé ne se présente pas, et à défaut d'autres prescriptions légales ou réglementaires en vigueur dans le pays où la vérification a lieu, celle-ci doit se faire en présence de deux témoins étrangers au chemin de fer.

Au vu de nos propositions concernant cette première variante, on se rend immédiatement compte que le rôle de la gare destinataire consisterait essentiellement à transmettre et à recevoir des avis. Cette gare se trouverait en rapports directs avec le principal intéressé, soit le porteur du duplicata, et non avec ce simple intermédiaire qu'est le domiciliataire. En outre, les opérations se trouveraient simplifiées en ce sens que les instructions données par le porteur seraient transmises directement par ce dernier à la gare intéressée, sauf s'il s'agissait de modifications au contrat de transport.

Quant à la responsabilité du chemin de fer, elle ne subirait aucune modification dans le système que nous proposons. Partout où la gare de destination serait tenue de transmettre les avis, il en résulterait une responsabilité du chemin de fer lorsqu'elle ne donnerait pas suite à cette obligation. De plus, en cas de modifications au contrat de transport, le chemin de fer qui se serait conformé aux ordres du porteur sans exiger la présentation du duplicata à ordre serait responsable du préjudice causé par ce fait à tout porteur du duplicata.

Le Comité spécial pour la lettre de voiture à ordre avait rencontré une grave difficulté concernant les rapports entre celui qui a nommé le domiciliataire et le domiciliataire lui-même et les responsabilités dérivant des actes du domiciliataire relatifs à la lettre de voiture à ordre. Le Comité a renoncé à résoudre ce problème en prévoyant simplement que la loi du lieu où le domiciliataire a son domicile est déterminante en l'occurence.

Nos propositions permettent aisément de résoudre cette difficulté capitale.

Les rapports entre celui qui a nommé le domiciliataire et le domiciliataire lui-même n'ont pas besoin d'être réglementés par le Projet ou le droit national, pour la bonne raison qu'ils n'existent plus. Quant à la responsabilité du domiciliataire dérivant des actes relatifs à la lettre de voiture à ordre, elle disparaît également avec la personne du domiciliataire. Subsistera seule la responsabilité tout à fait normale du chemin de fer, dont il a été question plus haut.

Dès lors, l'art. 2 du Projet d'accord élaboré par le Comité pour la lettre de voiture à ordre perdrait sa raison d'être, et pourrait être éliminé sans autre.

Proposition II.

Nous avons déjà fait remarquer que les trois solutions proposées par nous ont ceci de commun qu'elles prévoient toutes la suppression d'un intermédiaire, à savoir du domiciliataire, et que seule une divergence d'ordre secondaire les sépare.

Pour la seconde variante, cette divergence réside dans le fait que les avis ne sont plus reçus et transmis par la gare de destination, mais bien par la gare expéditrice. Ainsi, toutes les remarques formulées à propos de la première solution valent également pour cette deuxième variante, sauf les dérogations que nous allons rapidement faire ressortir.

Le contrat de transport est conclu entre l'expéditeur et le chemin de fer. Dans la première variante, dès que l'expéditeur a le duplicata à ordre entre les mains, il doit aviser immédiatement la gare destinataire qu'il est porteur du document. Cet avis est superflu ici, puisque c'est la gare expéditrice qui revêt la fonction assumée dans la première variante par la gare destinataire. Tous les avis seront envoyés à la gare expéditrice qui avisera le porteur du duplicata ou l'invitera à donner ses instructions.

L'expéditeur vient-il à endosser le duplicata, le bénéficiaire devra immédiatement avertir la gare expéditrice qu'il est le nouveau porteur.

Quant au délai de livraison, il sera observé si, avant son expiration l'arrivée de la marchandise est notifiée au porteur du duplicata par l'intermédiaire de la gare expéditrice.

Ici, on rencontre presque le même inconvénient que dans le Projet, et tandis que d'après ce dernier l'avis d'arrivée de la marchandise est transmis au porteur du duplicata par l'intermédiaire d'un domiciliataire, aux termes de cette deuxième variante, le porteur a connaissance de l'arrivée de la marchandise par l'entremise de la gare expéditrice. Cependant, ajoutons que le choix de la gare expéditrice, comme intermédiaire pour les avis, peut à plusieurs égards présenter des avantages sérieux pour les intéressés.

En cas d'incidents de route, la gare où l'incident s'est produit devra avertir la gare expéditrice. Cette dernière de son côté avisera le porteur du duplicata en l'invitant à donner ses instructions directement à la gare intéressée. En transmettant ses instructions, le porteur se référera à l'avis reçu de la gare expéditrice.

Si les instructions ont pour but d'apporter une modification au contrat de transport, la voie à suivre sera la même que celle prévue dans la première variante, c'est-à-dire que les conditions posées par l'art. 21 du Projet devront être remplies.

Cette deuxième variante, tout en étant susceptible de donner pleine satisfaction dans le système avec lettre de voiture à ordre, ne présente néanmoins pas des avantages aussi marqués que ceux de la première possibilité. Et si nous avons jugé opportun de lui consacrer quelques lignes, c'est qu'elle est susceptible de jouer un rôle dans la troisième variante.

Proposition III.

La troisième variante n'est pas autre chose qu'une combinaison des deux systèmes exposés ci-dessus. Si aucun des intéressés n'en fait la demande, c'est la gare destinataire qui d'office se trouve désignée pour recevoir et transmettre les avis. C'est donc le système avec gare destinataire qui constitue la base de la troisième variante. Par contre, si l'expéditeur porteur du duplicata ou l'un quelconque des porteurs subséquents en exprime

le désir, la gare expéditrice sera désignée pour recevoir et transmettre les avis. Celle-ci ne sera adoptée qu'à la « demande » d'un intéressé. On laisse ainsi le choix à ce dernier qui aura avantage à se prononcer, suivant les circonstances, soit pour la gare destinataire soit pour la gare expéditrice.

Supposons un expéditeur qui procède à la conclusion d'un contrat de transport avec le chemin de fer.

L'expéditeur estime préférable pour lui d'avoir recours à la gare expéditrice, et il en fait la demande au chemin de fer. Puisque la gare expéditrice est désignée pour recevoir et transmettre les avis, il ne sera pas nécessaire pour lui de faire parvenir un avis à la gare destinataire comme quoi il est porteur du duplicata.

L'expéditeur procède ensuite à la vente de la marchandise transportée, et endosse le duplicata à ordre. A l'encontre de l'expéditeur, le nouveau porteur estime plus avantageux pour lui d'avoir recours à la gare destinataire.

Selon nous, il devra opérer ce changement en observant la procédure prévue à l'art. 21 du Projet pour les modifications au contrat de transport. Cette modification devra être donnée par l'intermédiaire de la gare expéditrice puisque celle-ci était compétente jusqu'ici pour recevoir et transmettre les avis. De ce fait, la gare expéditrice saura qu'à partir de ce moment la gare destinataire sera compétente en matière d'avis.

Naturellement, s'il s'agissait d'une hypothèse contraire, c'est-à-dire si l'expéditeur avait demandé la gare destinataire et qu'un porteur veuille adopter la gare expéditrice, ledit porteur devrait passer pour la modification non plus par l'intermédiaire de la gare expéditrice, mais bien par l'entremise de la gare destinataire.

Le duplicata à ordre est endossé une nouvelle fois, mais le nouveau porteur ne demande pas une modification quant à la gare chargée de recevoir et de transmettre les avis. La gare destinataire continue à remplir le rôle qui lui a été assigné. Ce nouveau bénéficiaire fera savoir à la gare destinataire qu'il est le nouveau porteur du duplicata.

Le titre n'est plus endossé et la marchandise arrive à destination. Immédiatement la gare destinataire envoie directement au dernier porteur un avis que la marchandise est arrivée. Le délai de livraison sera réputé observé si, avant son expiration, la gare destinataire a avisé le porteur du duplicata de l'arrivée de la marchandise. A partir de ce moment, le porteur du duplicata pourra prendre livraison de celle-ci soit directement soit par l'intermédiaire d'un tiers.

Cet exemple et les remarques faites à propos des deux premières variantes permettent de constater que cette troisième proposition peut fort bien être adoptée dans le système avec lettre de voiture à ordre.

Notre préférence va sans hésitation aucune vers le système assignant à la gare destinataire le rôle de recevoir et de transmettre les avis, et vers le système mixte examiné en dernier lieu. Quant à la deuxième variante, avec désignation de la gare expéditrice, elle offrira, selon notre concept, beaucoup plus d'avantages dans le système combiné qu'adoptée seule.

Conclusion

Au cours de cette étude, nous avons soumis à un examen, d'une part, le duplicata de la lettre de voiture aussi bien d'après la C. I. M. que d'après le Projet et, d'autre part, le domiciliataire.

Il nous a été permis de constater que le duplicata réglementé par la C. I. M. n'est pas un titre représentatif de la marchandise transportée et que son rôle principal consiste à limiter l'exercice du droit de disposition de l'expéditeur. Sa fonction se montre purement négative, et un tel document ne présente pas du tout les caractéristiques propres à un papier-valeur, mais au contraire celle d'un titre déclaratif.

Quant au duplicata du Projet, son importance est bien différente. Il représente la marchandise transportée, et la remise du titre opère le transfert des droits sur la marchandise faisant l'objet d'un transport. Ce duplicata, transmissible par voie d'endossement, accuse tous les avantages attachés à un papier-valeur et il permet de vendre ou de gager la marchandise.

L'introduction d'un duplicata à ordre de la lettre de voiture serait un progrès incontestable par rapport au duplicata de la C. I. M.

Le titre de transport négociable est revendiqué avec force par les milieux commerciaux intéressés, et notamment par la Chambre de Commerce Internationale, qui en ont souligné tous les avantages.

Quant aux chemins de fer, de leur côté, ils s'élèvent contre son introduction et font valoir de nombreuses objections. Parmi ces objections d'ordre juridique, administratif et technique, dont plusieurs ont été présentées par l'Union Internationale des chemins de fer, il en est peu qui offrent une difficulté réelle et sérieuse, et de notre point de vue, toutes peuvent trouver une solution satisfaisante.

L'obstacle le moins aisé à franchir n'émane pas du droit de transport, mais est constitué sans aucun doute par la diversité des droits civil et commercial entre les différents pays et l'im-

perfection du droit international privé actuel. Cependant, il ne faut pas en conclure, au vu de cet inconvénient, que le titre de transport négociable ne peut être introduit, comme l'ont affirmé maints adversaires de cette réforme. Les imperfections existent, cela est incontestable, mais elles ne sont pas accentuées à un point tel qu'elles enlèvent au titre de transport négociable toute possibilité de prendre vie. Bien au contraire, selon nous, l'introduction de ces titres sera le mobile qui incitera à éliminer graduellement toutes ces imperfections qui sans cela ne manqueraient pas de subsister fort longtemps encore. Pour que le remède contre ces imperfections soit efficace, il faut qu'il soit administré sous l'influence de la nécessité.

Malheureusement, à la Conférence de Rome, les délégués n'ont pas pu s'entendre quant à l'introduction d'un duplicata transmissible par voie d'endossement. Néanmoins, dans la C. I. M., une clause de latitude a pu être insérée qui a permis de franchir une étape déjà appréciable.

Sur la base de cette clause, un Comité spécial a été constitué dont les travaux ont abouti à l'élaboration d'un Projet de Règlement concernant le transport des marchandises expédiées avec cette lettre de voiture à ordre.

Si le déclenchement des hostilités n'a pas permis à ce Projet d'entrer en vigueur, il est incontestable qu'il revêtira à nouveau toute son importance dès que la paix aura été rétablie.

Actuellement, les chemins de fer jouissent d'un monopole de fait inhérent à l'absence de concurrence de la part des autres moyens de transport. Mais après la guerre, le problème de la concurrence se posera une nouvelle fois avec toute son acuité, et les chemins de fer devront conjuguer leurs efforts aux fins de pouvoir bénéficier d'une part de trafic suffisante.

Parmi les nombreuses armes que les chemins de fer seront appelés à forger pour lutter contre la concurrence d'autres moyens de transport, l'introduction d'un duplicata à ordre devra jouer un rôle appréciable. Ce titre procurera aux usagers du rail des avantages pertinents.

Quant au domiciliataire, il constitue le pivot du système avec duplicata à ordre adopté par le Projet. Il assume le rôle d'intermédiaire entre le chemin de fer et le porteur inconnu du document.

Si le titre de transport négociable peut fort bien fonctionner avec un domiciliataire, nous avons fait remarquer néanmoins que ce dernier faisait naître de nombreux inconvénients sur lesquels il est superflu de revenir. Au vu de ces désavantages, nous avons présenté trois propositions qui permettraient d'éliminer sans autre cet intermédiaire gênant. Plusieurs articles du Projet devraient naturellement subir des modifications.

La suppression du domiciliataire apporterait des simplifications substantielles de nature à gagner l'adhésion de maints Etats qui jusqu'à ce jour se sont montrés peu disposés à adopter cette réforme capitale qu'est l'introduction d'un duplicata à ordre de la lettre de voiture.